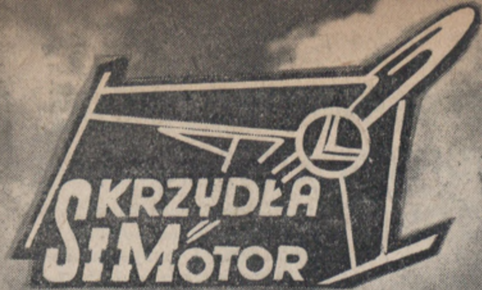
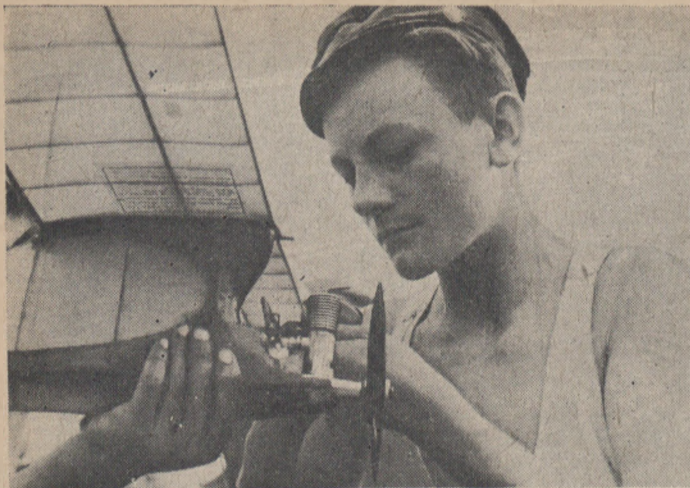
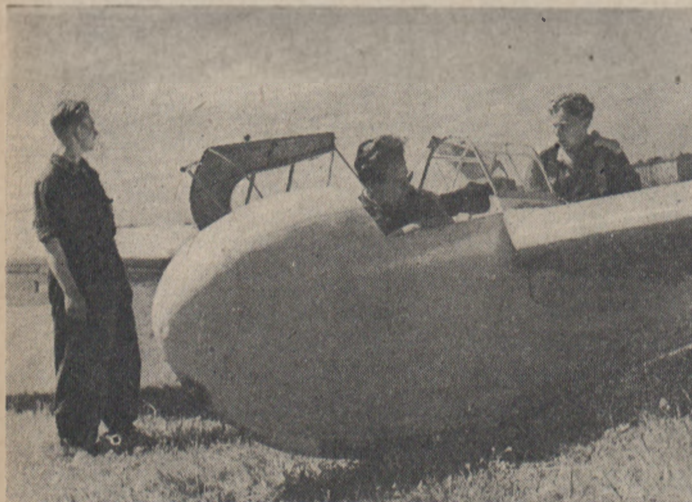


7 LAT POLSKI LUDOWEJ

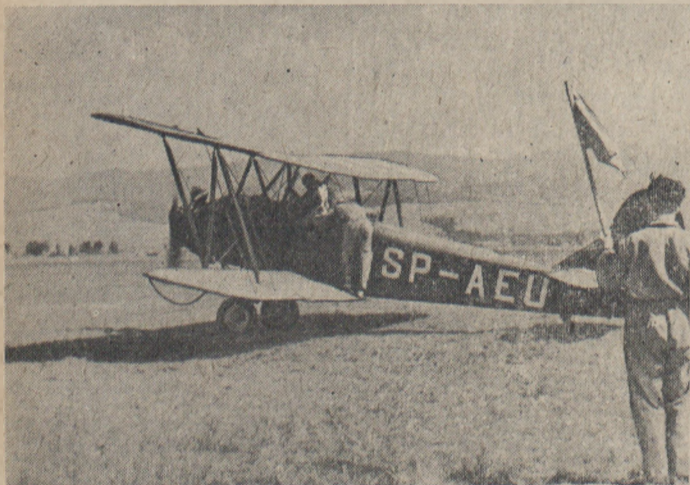
31 (267) ROK VI
29 LIPCA – 4 SIERPNIA
1951
Cena 60 gr.



DO V TYGODNIA
I ŚWIĘTA LOTNICTWA
PRZYGOTOWUJĄ SIĘ



MODELARZE
PILOCI
SZYBOWCOWI I SILNIKOWI
LIGI LOTNICZEJ



PRZED ŚWIĘTEM i V TYGODNIEM LOTNICTWA

W dniach od 19 do 26 sierpnia br. trwać będzie na terenie całego kraju V Tydzień Lotnictwa. W ramach Tygodnia dnia 26 sierpnia odbędzie się Święto Lotnictwa Polskiego, w rocznicę pierwszego lotu bojowego I Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", który w dniu 23 sierpnia 1944 roku u boku lotnictwa radzieckiego rozpoczął działania bojowe w walce z hitlerowskim faszyzmem.

V Tydzień Lotnictwa stanie się manifestacją uczuć całego budującego podstawy socjalizmu w Polsce społeczeństwa — dla Ludowego Lotnictwa Polskiego, stanie się potwierdzeniem mocnych więzów przyjaźni i braterstwa łączących lotnictwo Ludowej Polski z potężnym lotnictwem Związku Radzieckiego. Będzie on zarazem wyrazem dumy i radości z osiągnięć naszego lotnictwa — zarówno wojskowego, jak komunikacyjnego i sportowego.

Obchody i uroczystości w czasie siedmiu lotniczych dni nabiorą charakteru masowego zacieśniania więzów, jakie łączą Odrodzone lotnictwo wojskowe stojące mocno na straży pokoju — z narodem. Zasadniczym hasłem V Tygodnia Lotnictwa będzie: „Lotnictwo Polski służy sprawie pokoju i interesom ludzi pracy miast i wsi".

Wraz ze stałym i niepowstrzymanym wzrostem potęgi naszego kraju i jego obronności, wzrasta też nieprzerwanie potęga naszego Ludowego Lotnictwa. Nasi piloci wojskowi, komunikacyjni, sportowi latają na coraz lepszych i nowocześniejszych maszynach, latają coraz lepiej, wnosząc tym samym swój wkład do wielkiej walki całego naszego narodu o wykonanie Planu Sześcioletniego.

Siedem dni, zawartych między 19 a 26 sierpnia — będą wielkim przeglądem osiągnięć naszego lotnictwa, jego poziomu technicznego i poziomu wyszkolenia załóg, jego wielkiej siły, stojącej na straży pokojowego budownictwa w naszej Ojczyźnie.

Równolegle z obchodami i imprezami, jakie odbędą się w Warszawie i wielu innych miejscowościach kraju, prowadzona będzie wśród społeczeństwa, a szczególnie wśród młodzieży szeroka akcja propagandowa, której celem będzie zapoznanie społeczeństwa z dotychczasowymi osiągnięciami lotnictwa

Zadaniem akcji propagandowej będzie również szerokie zapoznanie społeczeństwa z celami, zadaniami i działalnością Ligi Lotniczej.

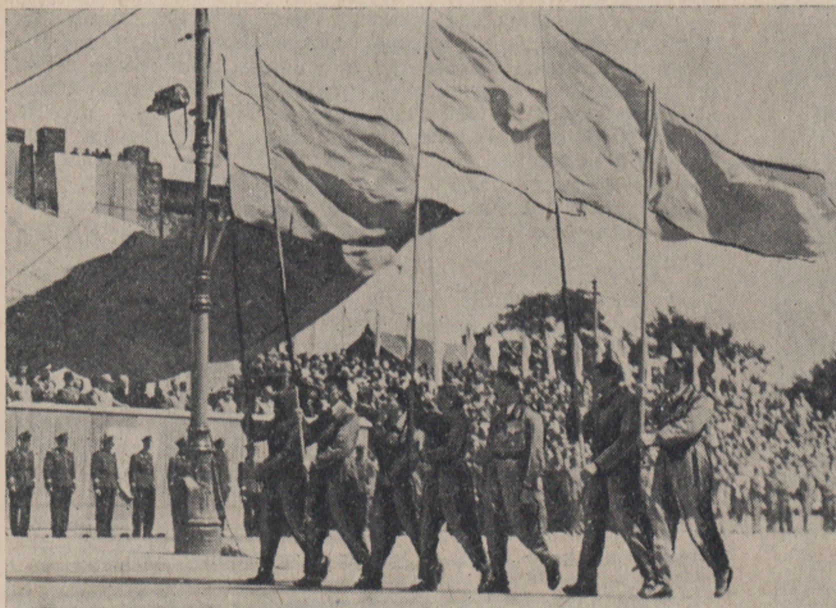
W okresie poprzedzającym obchód V Tygodnia i Święta Lotnictwa oraz podczas obchodu — nadawane będą przez radio pogadanki o tematyce lotniczej: o powstaniu Odrodzonego Lotnictwa Polskiego, o jego szlaku bojowym, o Lidze Lotniczej, modelarstwie, spadochroniarstwie, naszych pilotach itp. Czytane będą najciekawsze fragmenty z książek lotniczych autorów polskich i radzieckich; poszczególne radiostacje nadawać będą reportaże dźwiękowe z aeroklubów, ze szkół szybowcowych Ligi Lotniczej, zawodów modelarskich, wykładów na Kursach Wstępnych Wiadomości Lotniczych itp.

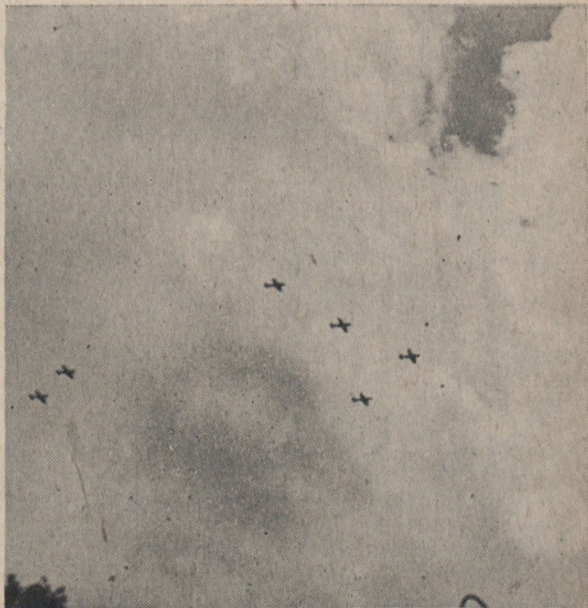
Aktywiści Ligi Lotniczej, piloci aeroklubów i ośrodków treningowych LL, mają przed sobą poważne i wdzięczne zadanie zorganizowania wykładów, odczytów i prelekcji o Odrodzonym Lotnictwie Polskim, lotnictwie ZSRR i jego pomocy w tworzeniu naszego lotnictwa, Ligi Lotniczej. Wykłady powinny się odbyć w świetlicach robotniczych, Kolach LL, spółdzielniach produkcyjnych, PGR-ach, w domach wypoczynkowych, na obozach letnich.

Wyświetlane będą w okresie Tygodnia w całej Polsce filmy lotnicze, księgarnie urządzą wystawy książek lotniczych. Na lotniska wyruszą wycieczki, na których młodzież bliżej zapozna się z szybowcami i samolotami sportowymi polskiej konstrukcji.

Piąty Tydzień Lotnictwa da społeczeństwu wierny obraz osiągnięć, jakimi nasze lotnictwo szczyci się w swej dotychczasowej pracy. Lotnicze dni będą wielką manifestacją uczuć wszystkich ludzi naszego ludowego lotnictwa, gotowych do przeciwstawienia się planom zamachów na pokój na świecie.

LOTNICY SPORTOWI W DNIU ŚWIĘTA ODRODZENIA















SAMOLOTY ODRZUTOWE NAD WARSZAWĄ

Dzień 22 lipca — siódmą rocznicę Wyzwolenia i wielkie Święto Odrodzenia obchodził naród polski w atmosferze szczerej, głębokiej radości. Radość ta i wielka duma ma swoje źródło w świadomości świetnych zwycięstw odnoszonych przez naszą bohaterską klasę robotniczą na polu pokojowej walki o wzmożenie potęgi gospodarczej naszej Ojczyzny.

Święto Odrodzenia w całym kraju stało się dobitnym dowodem wielkiej jedności naszego narodu, który połączony silnymi więzami przyjaźni i braterstwa ze Związkiem Radzieckim, masami pracującymi krajów demokracji ludowej i wszystkimi postępowymi siłami świata — niezłomnie walczy o lepszą przyszłość, o zabezpieczenie pokoju, o Socjalizm.

W dniu wielkiego święta całego narodu polskiego, w siódmą rocznicę Wyzwolenia, odbyła się na Placu im. Feliksa Dzierżyńskiego w Warszawie, potężna defilada Wojska Polskiego, młodzieży Powszechnej Organizacji „Służba Polsce" i ośmiu tysięcy sportowców.

Uroczystości rozpoczęły się punktualnie o godzinie 10-ej. Na trybunie honorowej, ustawionej na przeciw pomnika wielkiego polskiego rewolucjonisty Feliksa Dzierżyńskiego zajął miejsce Prezydent RP Bolesław Bierut w otoczeniu członków Rządu z Premierem Cyrankiewiczem na czele, członków Rady Państwa i Biura Politycznego KC PZPR. Obok Prezydenta Bolesława Bieruta zajęła honorowe miejsce delegacja Związku Radzieckiego — najbliższy współpracownik Generalissimusa Stalina, wicepremier ZSRR Wiaczesław Mołotow i Marszałek Związku Radzieckiego Georgij Żukow. Na trybunie zajęli również miejsca członkowie delegacji rządowych przybyłych na uroczystości Święta Odrodzenia.

* * *

Gromkim echem przebrzmiały 24 salwy artyleryjskie oddane dla uczczenia siódmej rocznicy Wyzwolenia Polski. Marszałek Rokossowski przyjął meldunek o gotowości wojsk do defilady. Godzina 10.30. Ruszyła defilada. Twardo zagrzmiały kroki podchorążych — przyszłych oficerów Wojska Polskiego. Idą ulubieńcy Warszawy — kadeci, zwani przez mieszkańców stolicy „Walterowcami", płyną gęste szeregi I Dywizji im. Tadeusza Kościuszki, oddziały Wojsk Ochrony Pogranicza, marynarzy...

Od południowej strony miasta rozlega się warkot silników. Lecą, lecą! — Wielotysięczne tłumy warszawiaków ciasno wypełniając wszystkie miejsca na trasie defilady z napięciem zwróciły głowy ku górze. W promieniach słońca, z groźnym hukiem potężnych silników płynie nad placem ciężki bombowiec w asyście dwóch myśliwców. Prowadzi powietrzną defiladę.

Za nim klucz za kluczem lecą eskadry samolotów bombowych dalekiego zasięgu. Samoloty te, skonstruowane przez najlepszych radzieckich inżynierów, zbudowane rękoma radzieckich robotników — prowadzą nasi młodzi, wspaniale wyszkoleni piloci. Oto jeden z bombowców pilotuje oficer *Paździor*, doświadczony już pilot, wychowawca młodej kadry lotnictwa bombowego. Obok niego leci bombowiec prowadzony przez 20-letniego pilota *Dudzika*, syna warszawskiego robotnika. Z boku, z dołu i z góry przemykają z gwizdem samoloty myśliwskie, czujna straż i osłona bombowców.

Maleńka przerwa. Przeleciały już ciężkie bombowce i towarzyszące im zwinne myśliwce.

I znów gdzieś sponad wielkiego odbudowującego się gmachu w rejonie ulicy Marszałkowskiej — nadlatują nowe eskadry samolotów. W zwartych szykach, skrzydło w skrzydło, lecą samoloty szturmowe, postrach hitlerowców. Znają dobrze ich garbate sylwetki mieszkańcy Warszawy, z podnieceniem powtarzają: Iły, Iły! To samoloty, które zadawały faszystom ciężkie ciosy w bojach nad Wisłą w roku 1944, słynna „Czarna śmierć", postrach maszerujących kolumn nieprzyjaciela.

Jedną z eskadr prowadzi oficer *Lisiewicz*, absolwent pierwszej szkoły lotniczej, jeszcze na terenie Związku Radzieckiego

Doświadczony i ceniony wychowawca, świetny dowódca i wytrawny pilot. Był uczestnikiem bohaterskich lotów nad płonącą Warszawą w sierpniu i wrześniu 1944 r., walczył o Kołobrzeg, nad Odrą i Berlinem. Za zasługi bojowe odznaczony został Krzyżem Walecznych i dwukrotnie srebrnym Krzyżem Zasługi.

Obok doświadczonych pilotów udział w defiladzie biorą ci najmłodsi, absolwenci Oficerskich Szkół Lotnictwa. Leci pilot *Rzyp*, syn dwuhektarowego chłopa spod Krasnegostawu, leci *Kazimierz Suchan*, przodownik wyszkolenia bojowego i politycznego. Lecą nad Warszawą w dniu wielkiego święta, wyróżnieni za przodownictwo w służbie i pracy, za ofiarność z jaką osiągają coraz wyższy poziom pilotażu.

Nie lecą same. Eskortują je samoloty myśliwskie, groźne, kąśliwe jak osy, gotowe w każdej chwili do rzucenia się na napastnika, probującego zaczepić szturmowce. Jak zaczarowane odprowadzają je wzrokiem tłumy zebrane na ulicach. Już zniknęły w kierunku Żoliborza, a jeszcze nie umilkł huk silników. A tymczasem w perspektywie ulicy, nad drzewami ukazały się z daleka małe punkciki. Rosnąc z ogromną szybkością, przybierają w ułamkach sekund kształty wspaniałych nowoczesnych maszyn myśliwskich przelatują nad placem samoloty odrzutowe.

Wwierca się w uszy przenikliwy gwizd przecinanego płatami powietrza. Radośnie błyszczą oczy tysięcznych rzesz widzów.

Lecą wspaniale. Po mistrzowsku prowadzą je młodzi piloci naszego Odrodzonego Lotnictwa.

Z dala — coś nowego. Przez tłum przebiega urywany szept: patrz, patrz! Nisko, zda się nad dachami ukazują się sylwetki nowych samolotów. Ledwie można nadążyć wzrokiem. Na wysokości 400 m śmigają klucze odrzutowych maszyn o niezwykłej szybkości. Jeden klucz, drugi, trzeci... Lecą szybciej niż huragan!

Piloci samolotów odrzutowych — to ludzie młodzi wiekiem, lecz doświadczeni w opanowaniu sztuki pilotażu, przodujący piloci Lotnictwa Polski Ludowej. Lecą blisko siebie dwaj bracia — *Stanisław i Kazimierz Tanana*, synowie kolejarza. Leci przodujący pilot — *Płoszański*, skrzydło w skrzydło z pilotem *Władysławem Hermaszewskim*. Leci remigrant z Francji, syn górnika, pilot Zaniewski.

Ludziom dech zaparło z podziwu, przeplatają się okrzyki zachwytu i entuzjazmu. Serca wzbierają dumą i radością. Wspaniałe mamy lotnictwo! Potężna to straż naszej Ojczyzny Ludowej!

* * *

Skończyła się defilada wojskowa. Teraz defiluje przed trybuną młodzież Powszechnej Organizacji „Służba Polsce". Potem — wielotysięczne szeregi sportowców. Na czele kroczą najlepsi. Idą: pilot szybowcowy *Andrzej Brzuska*, mistrzyni świata w gimnastyce — *Helena Rakoczy* i mistrz Europy w boksie — *Zygmunt Chychła*.

Zbliża się grupa Ligi Lotniczej. Na czele idą: mistrz sportu spadochronowego *Witold Liczbiński*, wspaniali wyczynowcy—piloci szybowcowi *Lucyna Wlazło* i *Aleksander Pa-*

wlikiewicz, doskonały szybownik *Ryszard Bitner* i inni. Za nimi — modelarze Ligi Lotniczej niosą modele szybowców i samolotów, a następnie ukazują się szybowce w całej okazałości — dwie „Salamandry" i dwie „Muchy". Hucznymi brawami przywitano grupę spadochroniarzy. W jednolitych kombinezonach, ze spadochronami na plecach, idą radośnie uśmiechnięci z głowami zwróconymi w stronę trybuny.

Radość i duma jest powszechna. To samo odczuwają wszyscy biorący udział w defiladzie.

„Jestem niewymownie wdzięczny naszym władzom, że jako przedstawiciel sportu szybowcowego mogłem wraz z kolegami kroczyć na czele tak wspaniałej manifestacji, która przerosła moje najśmielsze oczekiwania. Jestem dumny z tego, że szybownictwo pod opieką władzy ludowej coraz bardziej się rozrasta i ogarnia szerokie kręgi młodzieży. Dziś manifestując, ucząc się czy bijąc rekordy w przestworzach — walczę o pokój. Łączę się z tymi wszystkimi, którzy pracują dla dobra narodu, dla rozkwitu Polski Ludowej i sportu dla najszerszych mas" — powiedział po skończonej defiladzie nasz rekordzista — Andrzej Brzuska, który jest obecnie studentem Akademii Wychowania Fizycznego.

Długo jeszcze ludzie dzielili się wrażeniami z widoku samolotów o ogromnej szybkości, długo rozprawiali o potężnych bombowcach i śmigłych myśliwcach. Defilada powietrzna wywarła na masach widzów ogromne wrażenie. Bo defilada ta — to jeszcze jeden czynnik gruntujący świadomość społeczeństwa, że mamy potężne lotnictwo, z którego możemy być dumni.

Silne jest nasze lotnictwo, bo silni, świadomi i konsekwentni w swej pracy dla Ojczyzny są jego ludzie. Rośnie i rozwija się nieustannie, tak jak cała, budująca socjalizm — Polska Ludowa.

AKCJA „STONKA"

Nie zakończyła się jeszcze akcja opylania lasów, a już przed pilotami Ligi Lotniczej stanęło nowe bojowe zadanie. Nowa akcja była jeszcze poważniejsza i bardziej odpowiedzialna. Należało natychmiast przystąpić do zwalczania największego wroga upraw ziemniaczanych, chrząszcza „colorado", zwanego stonką ziemniaczaną.

Na nasze tereny zachodnie stonka przedostała się z NRD, gdzie została zrzucona z amerykańskich samolotów. Zrzuty stonki miały na celu zniszczenie odbudowującej się gospodarki Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

* * *

Chrząszcz „colorado" jest bardzo wytrzymały i odporny na wszelkie niesprzyjające warunki. Może np. przez sześć dni przebywać w wodzie, a przez kilka lat żyć bez pożywienia. Nie posiada w umiarkowanym klimacie żadnego naturalnego wroga, który by niszczył część jego potomstwa. Życiu jego nic nie zagraża i może on rozwijać się i rozmnażać zupełnie bezkarnie.

Larwa stonki żeruje na pędach ziemniaczanych, ogryzając je doszczętnie. Larw tych żeruje bardzo dużo na jednym zarażonym polu, tak, że opanowane przez stonkę powierzchnie uprawy ziemniaków zostają całkowicie zniszczone.

Dotychczas wykryte ogniska stonki były okładane słomą i wypalane. Niszczyło się w ten sposób stonkę łącznie z ziemniakami. Ostatnio do walki z szkodnikiem użyto samolotów. Zasłużone „Kukuruźniki" znalazły jeszcze jedno pokojowe zastosowanie przy opylaniu pól ziemniaczanych zagrożonych lub opanowanych przez stonkę.

Jako trucizny użyto wypróbowanego „Azotoxu" zmieszanego z innymi proszkami pod nazwą gezarol. Proszek ten działa na stonkę i jej larwę metodą kontaktową. Wystarczy, aby pyłek proszku zetknął się ze stonką, a już następuje postępowy paraliż.

Czasu jednak na opylanie jest bardzo mało. Pierwsze stadium stonki zmienia się niedługo w larwę i wchodzi do ziemi. Trzeba wykorzystać moment i opylać żerujące jeszcze przez jakiś czas szkodniki.

Na lotnisku Poznańskiego ALL dawno nie było takiego ruchu. Przed chwilą przyleciały dwie eskadry samolotów opylających, z których po przeglądzie zmontuje się ekipę do zwalczania stonki..

Właśnie przed chwilą wylądowały maszyny I Leśnej Eskadry przebywającej dotychczas na akcji opylania lasów. Wysiedli z nich piloci ogorzali, spaleni słońcem i wiatrem. Wśród nich rej wodził najstarszy weteran — „opylacz" Józio Andrzejewski. Z pozostałych opylaczy dorównał mu jedynie Maniek Jasiaczyk, który już trzy miesiące prowadził grupę opylającą.

Zaraz też nastąpiła odprawa, na której dobrano ekipę i maszyny „przeciwstonkowe"

„Hallo, proszę Krosno Odrzańskie. Rozmowa pilna! Hasło: „Stonka". Czy wszystko gotowe do rozpoczęcia akcji opylania? Proszek dowieziony? Lądowisko, pomieszczenia dla personelu latającego i technicznego? Tak? Można zaczynać?!"

„Opylanie możemy zaczynać" — padło z ust przedstawiciela ministerstwa PGR.

Maszyny od 30 minut były już w powietrzu. Kurs: Zachód — na stonkę!

Eskadra rozciągnęła się nieco, lecąc w kluczach po trzy samoloty. Ziemia z wysokości 600 metrów przedstawiała jednostajną szachownicę pól, lasów, dróg.

Niepokojąco wyglądało jednak niebo. Szara z początku warstwa chmur — stawała się coraz ciemniejsza. Na kursie zaś chmury zbiły się, tworząc jednolitą ścianę, stale zmieniającą swą barwę przechodzącą aż do granatowej.

Na widnokręgu ciemną warstwę chmur oświetliła błyskawica. Za nią zabłysło się coraz więcej, jedna po drugiej, coraz śmielej, coraz zuchwalej! Ściana chmur stała się czarna. Na jej tle wyraźnie odcinały się złowrogie zygzaki błyskawic.

Nie było na co czekać. Jasne się stało, że przed burzą nie dolecimy do nowej bazy. Byliśmy dopiero w połowie drogi.

Maszyna dowódcy naszej grupy wyleciała na czoło eskadry i zatoczyła łuk. Posłusznie zaczął zawracać klucz za kluczem.

Rozpoczął się wyścig. Z jednej strony czarna ściana frontu burzowego z błyskawicami, z drugiej ludzie, powożący 125 końmi zaklętymi w silniku maszyny.

Klucze powoli przeformowały się w „lewe schody" i dołączyły jedne do drugich. Maszyna kryła maszynę.

Minuty wlokły się w nieskończoność. Ziemia szarzała coraz bardziej, stając się mało widoczną. Ponurą powłokę przecinały coraz częściej pioruny. Zjawiły się one także na kursie powrotnym, odcinając drogę i biorąc nas w pierścień otwarty z jednej tylko strony.

Schodziliśmy z kursu omijając złowieszczą maskę przecinającą drogę powrotu.

Wyścig trwał.

W końcu na szarym tle ziemi zarysowały się kontury miasta, a nieco dalej znajome lotnisko.

Wygraliśmy wyścig z burzą!

Maszyny zeszły do lądowania, a po chwili cała eskadra pospiesznie kotwiczyła samoloty.

Nie upłynęło pięć minut od lądowania ostatniej maszyny, gdy rozpoczęła się burza.

Pioruny waliły za piorunami. Wiatr przemienił się w wichurę, deszcz — w oberwanie chmury.

A my byliśmy już bezpieczni, choć przemoknięci do ostatniej nitki.

* * *

Następnego dnia bez najmniejszych przeszkód dotarliśmy do Krosna Odrzańskiego, skąd rozpoczęliśmy naszą kampanię.

ROMUALD GUDEL



WIATR UWIĘZIONY

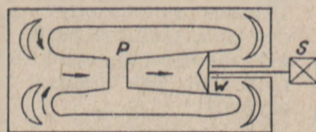
(dok. z Nr. 30)

Tunel aerodynamiczny, który widzisz u nas w laboratorium — mówi Heniek — posiada tę charakterystyczną cechę, że nie cała masa powietrza bierze stale udział w pracy, gdyż część powietrza ulega wymieszaniu z powietrzem atmosferycznym w przestrzeni pomiarowej, (rys.).

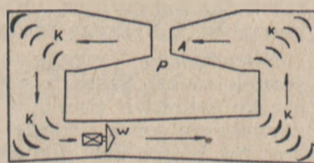
W naszym tunelu — mówi z dumą Heniek — osiągamy w przestrzeni pomiarowej (P) szybkość przepływu powietrza 29 m/sek. Jest ona stosunkowo mała w porównaniu z innymi tunelami, gdzie osiąga się szybkość 78 m/sek — jak na przykład w tunelu CAGI w Moskwie — ale dla naszych doświadczeń na razie to wystarczy. Mam nadzieję — mówi Heniek — że profesor Bieniek, kierownik katedry aerodynamiki — postara się o to, by zbudowano u nas tunel o większych prędkościach przepływu w przestrzeni pomiarowej.

Z kolei zaznajomię cię z działaniem tunelu. Tutaj jest wentylator, który jest napędzany silnikiem elektrycznym znajdującym się wewnątrz tunelu (rys. 4-W). Wentylator wprawia w ruch powietrze znajdujące się wewnątrz tunelu i przez odpowiednie ukształtowanie przekrojów tunelu (rys. 4-A) kieruje je do przestrzeni pomiarowej. Pamiętaj o tym, że ruch powietrza uzyskujemy dzięki wytworzeniu przez wentylator różnicy ciśnień przed i za wentylatorem. Przy kształtowaniu kanałów tunelu trzeba kierować się tym, żeby w przestrzeni pomiarowej przepływ był możliwie jednostajny, prostolinijny, tzn. by prędkości cząsteczek powietrza w rozpatrywanym przekroju w każdym jego punkcie były równe co do wielkości i kierunku oraz by zarówno prędkość jak i ciśnienie w danym punkcie nie ulegały zmianom. To ostatnie zjawisko — a więc zmianę prędkości i ciśnień w tunelu nazywamy pulsacją. W niektórych tunelach pulsacja była tak duża, że uniemożliwiała pracę np. w tunelu Stantona zbudowanym w roku 1910.

— Heniek — przerwał mu młodszy kolega — a ty mówiłeś, że w tych tunelach osiąga się prędkości przepływu 78 m/sek. Ale przecież — dzisiaj szybkości samolotów przekraczają o wiele, wiele tę cyfrę. Bardzo często słyszałem, że samoloty kierowane przez ludzi osiągają prędkość dźwięku a przypominam sobie, że prędkość dźwięku wynosi około 346 m/sek. Wobec tego nasuwa mi się taka wątpliwość — czy badania w tunelach, o których tu mówiłeś spełniają te żądania, jakie stawiają przed laboratorium aerodynamicznym konstruktorzy szybkich samolotów.



Rys. 3



Rys. 4

— Oczywiście, że nie — odpowiedział Heniek — Gdyby chciano korzystać z wyników pomiarowych zrobionych w tunelach, o których mówiłem przy projektowaniu samolotów, których prędkość dochodzi do prędkości dźwięku, to popełnionoby duży błąd. Ażeby temu zapobiec, uczeni starają się budować tunele, w których osiąga się szybkości naddźwiękowe. Chodzi tu o to, że przy dużych prędkościach trzeba uwzględnić ściśliwość powietrza oraz wpływ fali uderzeniowej na charakter opływu. Natomiast w tunelach o małych szybkościach nie można tych zjawisk zbadać.

Przy budowie tuneli aerodynamicznych, które posiadają prędkości bliskie i powyżej liczby Macha...

— A co to jest liczba Macha?

— Liczba Macha jest to stosunek prędkości powietrza w tunelu do prędkości dźwięku.

M = prędkość przepływu powietrza podzielone przez prędkość dźwięku.

— A więc — kontynuował dalej Heniek — przy budowie takich tuneli uczeni napotykają jednakże na duże trudności. Obecnie buduje się tunele na duże liczby Macha w tym celu, aby zdobyć w tej dziedzinie dużo doświadczeń i w oparciu o nie, zbudować samoloty przekraczające szybkość dźwięku.

I tak na przykład w pewnym instytucie technicznym zbudowano tunel na liczbę Macha 10. Charakterystycznym dla tego tunelu jest to, że szczelina dyszy wylotowej może być nastawiana. Ażeby osiągnąć liczbę Macha równającą się 10, wielkość tej szczeliny wynosi 0,15 mm.

Ażeby uzyskać tak duże szybkości, powietrze jest dostarczane przez 15 sprężarek do dużego zbiornika o długości 3,66 m, średnicy 0,914 m. Ze zbiornika powietrze dostaje się kanałami do dyszy, gdzie w szczelinie doznaje przyspieszenia — następnie przepływa przez komorę pomiarową o wymiarach 127 × 127 mm. Po przejściu przez szczelinę powietrze oziębia się do —257°C (przy czym ciśnienie spada do 1/1000 atmosfery).

Dopóki w zbiorniku powietrze nie osiągnie odpowiedniego ciśnienia—szczelina dyszy jest zamknięta specjalną zasuwą. Ponieważ powietrze za dyszą osiąga bardzo niską temperaturę bo aż —257°C więc rzeczą zrozumiałą jest, że musi być wolne od wilgoci. W tym celu przed wejściem do tunelu powietrze podlega osuszeniu w specjalnym osuszaczu.

Z tych kilku słów widzisz więc ile to nowych zagadnień nasuwa się przy budowie tuneli aerodynamicznych na duże prędkości. Ażeby je wszystkie opanować, trzeba poświęcić jeszcze dużo pracy — kończył Heniek.

— Bardzo ci dziękuję Heńku, ale ja prosiłem cię przecież, abyś mi opowiedział o tym, jak powstają te katalogi różnych profili — a ty uraczyłeś mnie opowiadaniem o tunelach aerodynamicznych — odpowiedział młody obywatel — może byłbyś tak dobry i zaraz mi to wytłumaczył?

— No tak, masz rację, ale o tym innym razem, teraz spieszę się na egzamin.

JERZY STENDERA

ZSRR

SAMOLOTY DOSAW NAD KOŁCHOZAMI

Kołchozy obwodu jarosławskiego wykonują odpowiedzialne zadanie dostarczania ziemniaków i warzyw dla Leningradu i Murmańska.

Aby zaznajomić kołchoźników z tokiem wypełniania ich zadań, jarosławski aeroklub DOSAW wydzielił specjalny samolot. Przelatując nad wsiami, nad brygadami pracującymi w polu, lotnicy zrzucają z samolotu świeże gazety, ulotki i komunikaty, które zaznajamiają kołchoźników z pracami prowadzonymi w innych kołchozach, z wynikami współzawodnictwa pracy i przebiegiem wykonywania planu.

(kel.)

LOTNIK RECZKAŁOW WŚRÓD ROBOTNIKÓW

W rodzinnej wsi dwukrotnego Bohatera ZSRR lotnika Grzegorza Reczkałowa — Zjakowo stoi odlane z brązu jego popiersie. Przypomina ono mieszkańcom wsi, że Grzegorz w okresie ciężkich zmagań z barbarzyńskim najeźdźcą okazał się jednym z najlepszych synów wielkiej Socjalistycznej Ojczyzny. Wielka radość ogarnęła mieszkańców Zajkowa i powiatu na wieść o przybyciu Reczkałowa na urlop. Znajomi i towarzysze pracy na przemian opowiadali Grzegorzowi o zmianach, jakie zaszły we wsi podczas jego nieobecności. Opowiadali o nowych budowach i umocnieniu się gospodarstw kołchozowych. Grzegorz na prośbę miejscowych przedstawicieli DOSAW wygłosił cykl pogadanek o lotnictwie ZSRR. W szczelnie wypełnionych świetlicach robotniczych i kołchozowych powiatu robotnicy i kołchoźnicy z zapartym oddechem słuchali o wielkim lotnictwie stalinowskim, o dzielnych załogach lotniczych, o radzieckich bohaterach przestworzy, pochodzących z tysięcy takich wsi jak Zajkowo.

Z prawej: popiersie lotnika Reczkałowa we wsi Zajkowo.

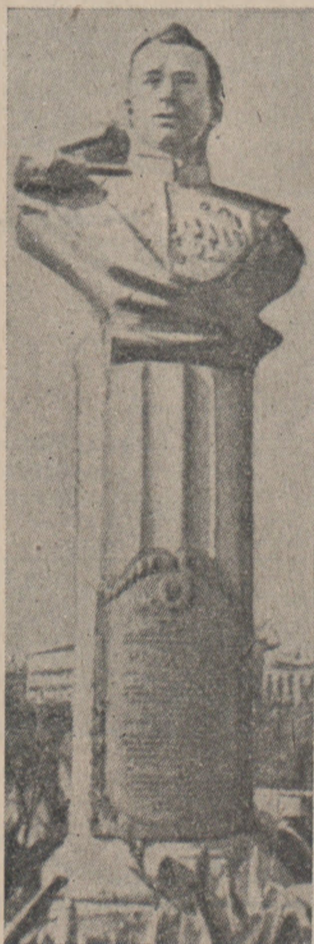
DOSAW PRACUJE NA DALEKIM WSCHODZIE

W roku bieżącym organizacje DOSAW rejonu Chabarowskiego jeszcze bardziej wzmogły swą pracę organizacyjno - szkoleniową. Powstało wiele nowych kół, w których pracują tysiące dosawowców.

Tak np. wielu członków należących do kół DOSAW Wyższego Technikum w Chabarowsku, instytutu medycznego, szkoły średniej nr 20 ukończyło niedawno przygotowania do pierwszego skoku spadochronowego, a członkowie podstawowej organizacji DOSAW przy szkole rzemieślniczej nr 4 już wkrótce zakończą kurs mechaników lotniczych. W organizacjach DOSAW przy Wyższym Technikum dobiega końca kurs elektrotechników lotniczych, a klub lotniczo - techniczny w Chabarowsku opuścili niedawno nowo wyszkoleni instruktorzy modelarstwa.

W najbliższym czasie wzmocni się jeszcze praca organizacji w Nikołajewsku nad Amurem, Komsomolsku, Ganianie i innych miastach Dalekiego Wschodu.

Piotr Pisarewskij
inżynier - inspektor







Na zdjęciach — z lewej: Bohater Związku Radzieckiego, starszy lejtnant lotnictwa Natalia Meklin, wychowanka Kijowskiego Aeroklubu DOSAW. Z prawej: Wiktor Rakow, członek Centralnego Aeroklubu DOSAW, doskonały pilot i skoczek spadochronowy

SIEDEMNASTE WSZECHZWIĄZKOWE ZAWODY SZYBOWCOWE

6 czerwca br. odbyło się w Kałudze zakończenie 17-tych Wszechzwiązkowych Zawodów Szybowcowych. Uczestnikami ich byli najlepsi piloci DOSAW, którzy latając na szybowcach radzieckiej konstrukcji osiągali niejednokrotnie wyniki zbliżone do światowych rekordów. Przeloty i przewyższenia były dokonywane przez zawodników w często zmieniających się i stosunkowo ciężkich warunkach meteorologicznych. Radzieccy szybownicy potwierdzili na całej linii zdanie, iż latanie szybowcowe nie zależy od przypadku i nadzwyczajnych warunków, a jedynie od umiejętności pilota i doskonałości sprzętu. Zawodnicy pokazali, że potrafią latać w słabych warunkach z dobrymi i bardzo dobrymi wynikami.

Zasadniczą konkurencją zawodów były przeloty otwarte i docelowe. Najlepszy wynik w konkurencji przelotu otwartego osiągnął zwycięzca zawodów, kapitan ekipy Moskiewskiego Komitetu DOSAW. Wiktor Herenko, przelatując odległość około 500 km. Największa zdobyta, przez ekipę moskiewską w składzie pil. pil. Sleczenko, Samosadowa, Jefremow, ilość punktów wynosi 1 360,99. Komisja sportowa przyznała pilotowi Herenko zaszczytny tytuł absolutnego mistrza sportu szybowcowego ZSRR na rok 1951.

Z kolei pierwsze miejsce zajęła ekipa Aeroklubu Ukrainy w składzie: Rudnicki, Jefimienko, Omielianczenko, zdobywając — 1 301,85 punktów.

Młodzi szybownicy pokazali, że nie ustępują klasą swoim starszym kolegom i tak młody pilot Iwan Łoboda wykonał przelot docelowy zbliżony wynikiem do międzynarodowego rekordu w tej konkurencji.

W dowód uznania wysokiej klasy pilotażu w wykonywaniu wielu skomplikowanych zadań wręczono pilotom Jefiemience, Łoignowi, Mieliuszynowi, Borysowi i Szumience dyplomy CK DOSAW. Mistrzowsko lądował na punkt w różnych warunkach meteorologicznych i terenowych zawodnik S. Anochin, zdobywając 50 punktów na 50 możliwych.

Ciekawy materiał doświadczalny wynieśli z zawodów konstruktorzy biorący udział w zawodach szybowców. Przekonali się oni o zaletach swoich konstrukcji i zorientowali się dokładnie w wymaganiach jakie stawiają przed szybowcem jego użytkownicy. Szybowce radzieckie wykazały wiele zalet zwłaszcza w lotach chmurowych, w których wymagana jest wysoka wytrzymałość.

Na zakończenie zawodów przewodniczący CK DOSAW, gen. lejt. N. Kamanin wyraził uznanie dla grupy konstruktorów, których szybowce brały udział w zawodach. W części oficjalnej zakończenia zawodów, zwracając się do zawodników Kamanin powiedział: „Partia bolszewicka i Rząd Radziecki wymaga od nas, abyśmy rozwijali wszelkie dziedziny sportu. Uczestnicy 17 Wszechzwiązkowych Zawodów Szybowcowych powinni dołożyć wszelkich starań, aby sport szybowcowy stał się rzeczywiście sportem masowym. W najbliższym czasie szybownicy radzieccy powinni pobić wszystkie międzynarodowe rekordy".

Po przemówieniu gen. Kamanina najlepsi zawodnicy; Herenko, Samosadowa i Łaginow dokonali opuszczenia flagi zawodów.

a. f.

MODELARSTWO W OBWODZIE NIKOŁAJEWSKIM

Nikołajewski obwodowy komitet DOSAW zorganizował specjalną sekcję modelarską i wciągnął do pracy w niej cały aktyw modelarzy. Komitet przeprowadził kurs dla instruktorów modelarskich. Pozwoliło to na lepsze zorganizowanie pracy i podniesienie poziomu modelarstwa w obwodzie.

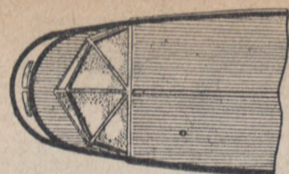
Obecnie we wszystkich podstawowych organizacjach DOSAW, szkołach i instytucjach pracują kółka modelarskie. Prócz tego stworzono również kółka zaocznej nauki modelarstwa.

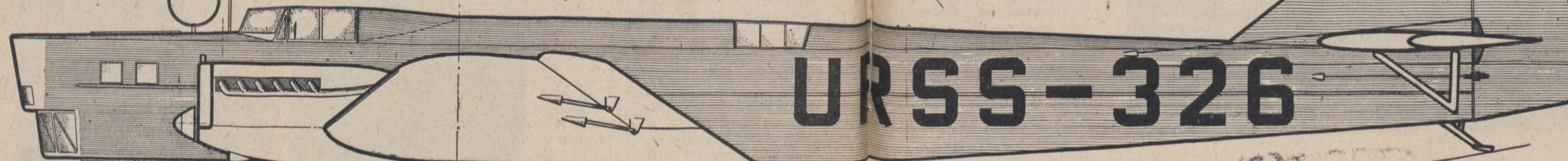
We wszystkich miastach i powiatach obwodu odbyły się lokalne zawody modeli latających. Na zawodach obwodowych pobito 18 rekordów.

(kel).

ANT 4

samolot skonstruowany w roku 192[illegible] Chlubnie zapisany w historji lotnictwa – pod nazwą „OJCZYZNA KRAJU RAD" dokonał lotu na trasie Moskwa-N.York na odległość 20600 km. w czasie 141 godz. w roku 1929. Znany jako **T.B.1** – **M.T.B.1** (na pływakach) – **R.6** lub **P.S.7** ulegał pewnym modyfikacjom i dzięki swym wybitnym własnościom pełnił służbę do roku 19[illegible]2.







Przekrój A-A



Przekrój B-B

-326

Koła podwozia średnicy: 40 lub 50 mm

1:50

Płatowiec wykonany ze stopów lekkich.
Części zakreskowane pokryte blachą falistą.
Reszta konstrukcji pokryta blachą gładką.

Główne dane samolotu (ostatnich serii)

rozpiętość	28.2 m
długość	17.7 m
pow nośna	116.0 m²
waga w locie	7850.0 kg
silniki M-17	2×550 KM
szybkość max	210 km/godz.
pułap	6000 m

Podziałka metryczna



Profil C-C

Profil D-D

Profil E-E

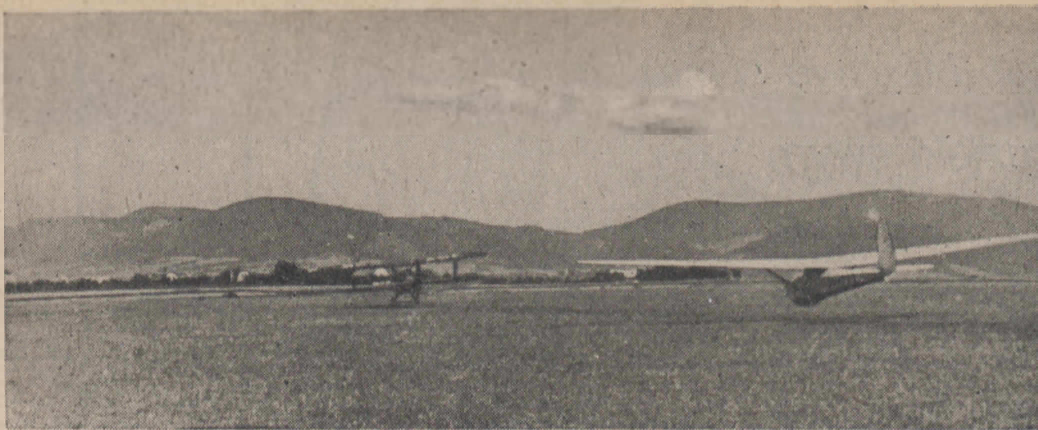
Profil F-F

skala 1:25	podpis	data
opracował	[signature]	3.VI.51r.



LIGA LOTNICZA

Plan modelu redukcyjnego ANT4



SZYBOWCOWA TURYSTYKA

W ostatnich tygodniach zaobserwować można radosne zjawisko wzmożonego ruchu turystyki szybowcowej, polegającej na wielokilometrowych przelotach docelowych, powiązanych w określone etapy. Poza ogromną satysfakcją sportową, jaką dają takie przeloty raidowe, przynoszą one jeszcze bardzo poważne oszczędności w materiałach pędnych, gdyż lot samolotu ogranicza się tutaj tylko do startu szybowca; a niejednokrotnie piloci wykonują przeloty raidowe ze startów za wyciągarką.

W ramach zobowiązań lipcowych kilkunastu pilotów postanowiło wykonać takie przeloty z zupełnym wyeliminowaniem holu powrotnego i realizując swe zobowiązania uzyskali bardzo poważne wyniki, które są równocześnie pięknymi wyczynami. Oto parę z nich.

W dniach od 2 do 9 lipca br. pilot Andrzej Ziemiński z Aeroklubu Warszawskiego wykonał na „Musze" raid turystyczny, łącznej długości 937 km. Z Warszawy przeleciał do Inowrocławia, skąd po zameldowaniu się z powietrza poleciał do Poznania, lądując na lotnisku Ławica (312 km). Z Poznania wykonał przelot do Inowrocławia (95 km), z Inowrocławia do Grudziądza (90 km), uzyskując na tym odcinku piękną szybkość przelotową 87 km/godz. Z Grudziądza przeleciał do Kurowa pod Lublinem (330 km), a z Kurowa wrócił na lotnisko macierzyste do Warszawy (110 km), kończąc swój urozmaicony raid, który w całości odbył lotem wolnym.

Niemniej piękną wycieczkę szybowcową zrobił też na „Musze" pilot Jerzy Popiel z Aeroklubu Wrocławskiego. W dniach pomiędzy 3 a 10 lipca pokrył on w przelotach docelowych następującą trasę: Wrocław — Poznań (110 km), Poznań — Inowrocław (95 km), Inowrocław — Grudziądz (90 km), Grudziądz — Warszawa (233 km), i Warszawa — Bielsko 308 km). Razem więc 836 km, po których nie można mieć do Popiela żalu, że z Bielska, z braku warunków wrócił już „do domu" na holu.

Nadzwyczajne zadatki na pilota komunikacyjnego PLS (Polskich Linii Szybowcowych — bo niewątpliwie takowe kiedyś powstaną) wykazał Aleksander Pawlikiewicz, też z Aeroklubu Wrocławskiego. W dniu 1.7. przelatuje on na szybowcu „Mucha" z Wrocławia do Warszawy (314 km) i po mile spędzonej wizycie u warszawskich kolegów, następnego dnia spokojnie wraca, przy użyciu tego samego „środka lokomocji" z Warszawy do Wrocławia (znów 314 km). To się chyba Ikarowi nie śniło.

Ale Pawlikiewiczowi ten 628 kilometrowy spacer nie wystarcza. Zgłasza następnego dnia Inowrocław i dociera tam oczywiście na tej samej „Musze", wpisując do swej książeczki szybowcowej nowe 204 km przelotu docelowego. Z Inowrocławia przelatuje do Grudziądza (90 km), a z Grudziądza, polując na 500 kilometrowy diament, zgłasza w dniu 9 lipca przelot docelowy do Leska. Dopędzony jednak pod Lublinem front chłodny, zmusił pilota do lądowania, pozwalając mu wykonać „tylko" 300 kilometrowy przelot.

W sumie więc parodniowy raid Pawlikiewicza objął ponad 1 220 km, czym pilot z nadwyżką wykonał swoje lipcowe zobowiązanie przelecenia 1 000 km bez użycia holu.

T. R.

NOWY MIĘDZYNARODOWY REKORD SZYBOWCOWY

W dniu 22 lipca br. Agencja TASS podała, że pilot Anna Samosadowa wykonała lot docelowy na szybowcu jednomiejscowym, przelatując odległość 360 km. Wyczyn ten jest lepszy o 17 km od rekordu międzynarodowego ustalonego w roku 1940 przez Prochorową (ZSRR).

Wyniki rekordowego lotu zostaną przesłane za pośrednictwem Centralnego Aeroklubu ZSRR do Międzynarodowej Federacji Sportu Lotniczego (FAI).

TRZYDZIESTA ZŁOTA ODZNAKA

W dniu 30 czerwca br. pilot Jerzy Derkowski wykonał na szybowcu „Mucha" przelot docelowy z Grudziądza do Radomia (304 km) uzyskując nim brakujący warunek do złotej odznaki szybowcowej, a równocześnie diament.

Jest to **30-ta złota odznaka w Polsce** (wliczając nieogłoszone jeszcze Biuletynem ARP), **a szesnasta uzyskana, bądź też dopełniona w roku bieżącym.**

T. R.

ZOBOWIĄZANIA LIPCOWE CZŁONKÓW WARSZAWSKIEGO ALL

Członkowie Warszawskiego Aeroklubu LL oraz mechanicy i personel administracyjny w odpowiedzi na apel huty „Kościuszko" dla uczczenia Święta Odrodzenia podjęli szereg zobowiązań.

Instruktorzy zobowiązali się przyśpieszyć o 2 miesiące wykonanie rocznego planu szkolenia oraz dodatkowo przeszkolić 6 pilotów szybowcowych w pilotażu bez widoczności.

Sekcja szybowcowa Aeroklubu zobowiązała się wykonać 1 500 km lotów docelowo-powrotnych (bez pomocy samolotów holujących), co przyniesie poważne oszczędności.

Starszy mechanik Kielan zobowiązał się przeprowadzić dodatkowo kontrolę samolotów przed lotami, a mechanicy Pieniak i Bartczak współpracować z nim przez 10 dni. Mechanicy Rutkowski i Lampart zobowiązali się dokonać dodatkowej wymiany silnika, a pilot Magierowski przepracować 30 godzin przy sprzęcie.

Piloci warszawscy podjęli również zobowiązanie o charakterze wyczynowym. Pil. Bitner zobowiązał się poprawić dotychczasowy rekord Polski w przelocie szybkościowym po trasie trójkątnej 100 km oraz w przelocie docelowo-powrotnym w kategorii szybowców dwumiejscowych. Pilotki Łomacka i Paszkiewicz postanowiły zdobyć kategorię „D", a pilot Jankowski złotą odznakę

LATAJĄCE SKRZYDŁO KONSTRUKCJI TRUNCZENKOWA

W dniu 21 lipca br. znany modelarz radziecki Trunczenkow z Nowosybirska ustanowił nowy rekord międzynarodowy w kategorii modeli bezogonowców z napędem silnikowym.

Model Trunczenkowa przebył odległość 36 km, co jest niespotykanym dotychczas wyczynem w klasie latających skrzydeł.

Poniżej zamieszczamy plan i opis rekordowego modelu.

Do najtrudniejszych modeli należą bez wątpienia wszelkiego rodzaju latające skrzydła. Już budowa szybowców bezogonowych wymaga dużej znajomości zagadnień teoretycznych i umiejętności konstrukcyjnych. Opracowanie modelu bezogonowca na napęd silnikowy jest więc, można to śmiało stwierdzić, „wyższą szkołą małego lotnictwa", w której obowiązują inżynierskie metody pracy.

Model bezogonowca silnikowego, którego szkic podajemy w niniejszym numerze, został opracowany przez doświadczonego konstruktora radzieckiego — I. Trunczenkowa z Nowosybirska.

Trunczenkow specjalizował się w dziedzinie modeli silnikowych, a ostatnio zajmuje się wyłącznie bezogonowcami, osiągając poważne sukcesy w tej dziedzinie małego lotnictwa.

Podany model został skonstruowany na XVII Zawody Wszechzwiązkowe w roku 1948, podczas których wykonał kilka ciekawych lotów. Charakterystyczną cechą tego modelu jest bardzo staranne opracowanie poszczególnych detali. Wystarczy powiedzieć, że na przykład regulacja wychylenia lotek została wykonana z całą precyzją, spotykaną tylko w normalnych konstrukcjach lotniczych.

Wszystkie okucia dźwigarów, łączenie, instalacja paliwowa i elektryczna, to szczyt precyzji wykonania.

Nie znajdujemy w tym modelu, zresztą dość pokaźnych rozmiarów, żadnych prowizorycznych łączeń, jakie chętnie stosują nasi modelarze.

Nie znajdują tutaj miejsca przewymiarowane listewki, beleczki, rozpórki czy żeberka. Wszystko zostało bardzo dokładnie obliczone i zwymiarowane.

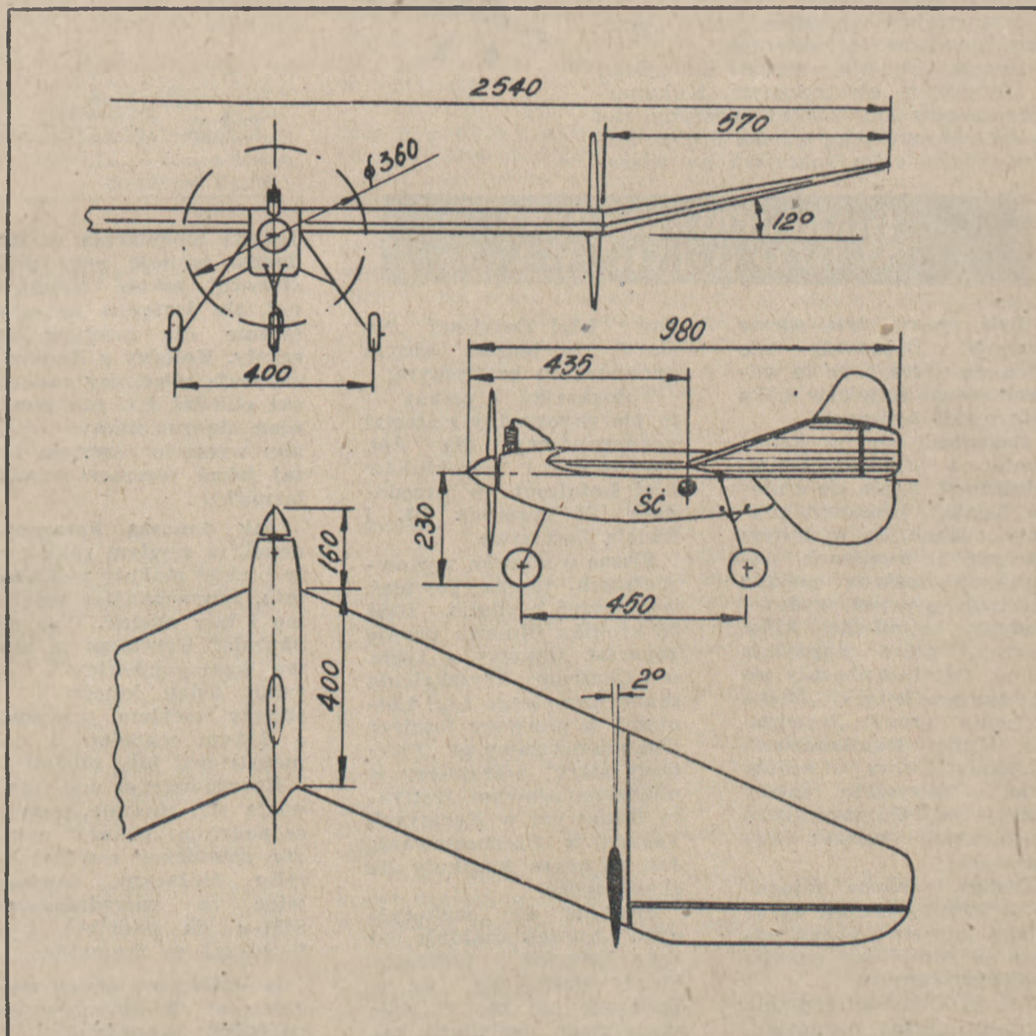
Jak widać na rysunku, model posiada skrzydła o niewielkim, 24° skosie; trójgoleniowe stałe podwozie oraz silnik ze śmigłem ciągnącym.

Konstruktor zrezygnował z osobliwych kształtów stosując najbardziej celowy układ modelu.

Dane techniczne modelu przedstawiają się następująco:

rozpiętość skrzydeł	2 540 mm
długość modelu	980 mm
powierzchnia płata centralnego	52 dcm²
powierzchnia końców płata	32,5 dcm²
powierzchnia lotek	7,5 dcm²
ciężar całkowity	2 000 g
obciążenie jednostkowe	23,7 gdcm/2
silnik AMM-4 o pojemności	10 cm³
średnica śmigła	360 mm
nachylenie osi silnika w dół	1⁰
nachylenie osi silnika w bok	2⁰
kąt nastawienia skrzydeł	3,5⁰
profil skrzydeł dwuwypukły (własny)	
zwichrzenie końców skrzydeł	— 5°

(pe).



MODELARZE OBWODU STALINGRADZKIEGO

Sport modelarski zaczął się masowo rozwijać w obwodzie stalingradzkim 2—3 lata temu. Od tego czasu konstruktorzy małego lotnictwa zrobili wielkie postępy i przyczynili się znacznie do masowego rozwoju modelarstwa i udoskonalenia techniki budowy modeli.

Modelarze obwodu stalingradzkiego ustalili pierwsze rekordy obwodu: długotrwałości lotu — 1 godz 15 min. zasięgu — 75 km, wysokości — 2 800 m.

Drużyna stalingradzka brała udział w XIX Wszechzwiązkowych Zawodach Modelarskich. Modelarze spotkali się tu ze starymi konstruktorami małego lotnictwa, od których przejęli ich bogate doświadczenie w budowie modeli.

Przy obwodowym komitecie DOSAW powstało laboratorium, które stało się ośrodkiem prac modelarskich miasta i obwodu. Organizowane są także stałe kursy dla instruktorów modelarskich. Aktyw laboratorium zajmuje się opracowywaniem nowych konstrukcji modeli latających oraz udziela rad i wskazówek modelarzom Stalingradu.



ELEKTRYCZNE MODELE

W małym lotnictwie obok szybowców spotykamy modele z napędem gumowym oraz modele z silniczkami spalinowym i odrzutowymi. Małe lotnictwo wzorując się na swym starszym bracie — lotnictwie dużym, zaniedbało jednak prawie całkowicie — silniki elektryczne. Musimy pamiętać, że silniki elektryczne jako źródła napędu nie znajdują zastosowania w dużym lotnictwie tylko dlatego, że nie znamy jeszcze odpowiedniego bezdrutowego sposobu przesyłania energii elektrycznej na odległość. Jeśli chodzi natomiast o małe lotnictwo, a ściślej mówiąc o modele na uwięzi, to warto się poważnie zastanowić, jakie silniczki są tu praktyczniejsze.

Porównajmy wszystkie „za" i „przeciw" na dwóch przykładach.

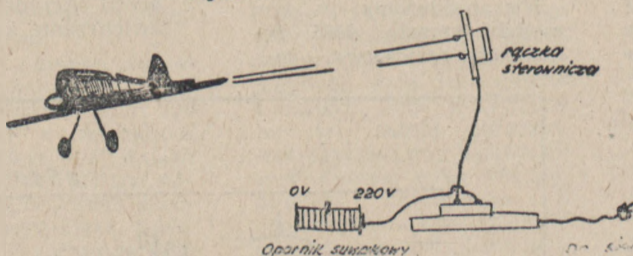
Uwaga! startuje model na uwięzi z silniczkiem elektrycznym. Kilkanaście metrów od swojej maszyny stoi „pilot". Prawą ręką trzyma drążek sterowy, lewa ręka spoczywa na wiszącym na ramieniu oporniku i pomału przesuwa się w dół. W miarę dodawania gazu (przepraszam, napięcia) model kołuje coraz prędzej, wreszcie wzbija się na odpowiednią wysokość w powietrze i zaczyna się akrobacja. Silny i stosunkowo lekki silnik o dużych obrotach zwiększa osiągi maszyny. Lecz co to? Pilot przeciągnął, jeszcze chwila a maszyna wpadnie w korkociąg i splątana w linki rozbije się o ziemię. Nie martwmy się jednak! Dysponujemy przecież nadmiarem mocy, bo doświadczony pilot nie grzeje silnika na maksymalnych obrotach. Dodajemy „gazu" i likwidujemy niebezpieczny moment. Wprawdzie wieje lekki wiatr, ale nasz silnik nie kapituluje przed lada powiewem i mężnie znosi wszystkie podmuchy. Jeszcze kilka figur i w świetle własnych reflektorów z wyłączonym silnikiem maszyna podchodzi do lądowania.

Uwaga! A teraz usiłuje wystartować model z silniczkiem spalinowym. Po godzinnym kręceniu silnik wreszcie zaskoczył. Uradowany właściciel obejmuje funkcję pilota. Start, kilka figur, walka z wiatrem, wreszcie zabrakło paliwa — lądujemy. Uff — wzdycha z ulgą właściciel — wreszcie miałem udany lot.

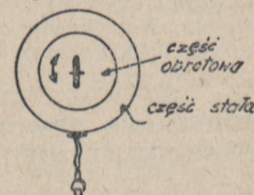
Trzeba jeszcze zaznaczyć, że mocne silniki elektryczne pozwalają na budowanie większych modeli, a co za tym idzie na zwiększenie mechanizacji (np. dodatkowy, samoczynnie uruchamiany silniczek elektryczny do wciągania i otwierania bądź co bądź już dość ciężkiego podwozia). Przed modelarzami — elektrykami otwiera się nowe pole do popisu. Jedyną zauważoną przeze mnie wadą jest znacznie większa grubość linek sterowych (jednofazowych kabli) i kłopot z przyłączeniem do sieci. Jednak i to można pokonać. Mocny 220 voltowy silnik z łatwością pokona dodatkowy opór, a przyłączenie sieci zależy tylko od pomysłowości modelarza. Jeśli chodzi o mój model, to ilustruje go rysunek 1. Jasne jest, że model najlepiej puszczać na placu, gdzie w pobliżu znajduje się źródło prądu, (zresztą modelarz uzależniony jest od długości posiadanego kabla). Aby umożliwić akrobację trzeba zastosować odpowiednią przekładnię. Ilustruje to rys. 2. Doprowadzenie prądu do silnika ilustruje rys. 3. Być może, że te kilka słów i schematów zainteresują modelarzy i pobudzą do budowania modeli na uwięzi o napędzie elektrycznym.

ANDRZEJ SŁOCIŃSKI

Rys. 1



Rys. 2



TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Tyle spraw, tyle spraw nowych! Doprawdy nie chce się wierzyć, że to wakacje. Może najpierw kilka informacji ogólnych:

Rozwiązał się w końcu worek z wydawnictwami lotniczymi. Sypią się z niego książki, broszury, plakaty... Mimo, że w innym miejscu i numerach następnych zostaną podane recenzje nowości wydawniczych, wymienię kilka pozycji, które napawają dumą. Ostatnio ukazały się następujące książki „Niebo i Ziemia" tom I, „Nawigator Katia Rumiancewa", „Czkałow" oraz „Chcemy latać". Wszystkie cztery pozycje są tłumaczeniami doskonałych książek radzieckich.

Została wydana fotogazetka Ligi Lotniczej, obrazująca lotnictwo obozu pokoju i lotnictwo państw kapitalistycznych.

Już za kilka dni zostanie wydany plakat propagandowy Ligi Lotniczej „Na start" w bardzo ładnym opracowaniu graficznym.

Fotogazetka i plakat — to pierwszorzędny materiał propagandowy dla kół, modelarni i aeroklubów Ligi Lotniczej w przededniu V Tygodnia LL i Święta Lotnictwa.

Pisząc o nowych wydawnictwach trzeba również wspomnieć o filmie. Otóż 28 kronika filmowa podaje reportaż filmowy z życia w Centrum Wyszkolenia spadochronowego Ligi Lotniczej, a pierwszy lotniczy film młodzieżowy pt. „Pierwszy start" uczestniczy w międzynarodowym festiwalu filmowym w Karlovych Varach w Czechosłowacji. Jak na okres kanikuły to chyba sporo.

Sięgając do „wakacyjnych" notatek znajduję list dwu kolegów z Radomia, którzy skarżą się, że w Radomiu nie ma w dalszym ciągu modelarni LL. Jedyna modelarnia w Radomiu istnieje przy państwowej szkole technicznej, ale dostępna jest wyłącznie dla uczniów tej szkoły. Koledzy z Radomia zapytują więc, czy radomski oddział LL nie powinien się zatroszczyć o to, aby wreszcie powstała tutaj jakaś wzorowa modelarnia?

Jak donoszą korespondenci, w zeszłym roku były piękne plakaty w Radomiu, zapowiadające wystawę i loty modeli. I co się okazało? Przytoczę tu słowa korespondentów"... — tylko jeden kolega i to starszy wiekiem przyszedł z dużym modelem i demonstrował loty modeli"...

Korespondenci moi obawiają się, słusznie zresztą, że podobne „pokazy" mogą się powtórzyć również w roku bieżącym. Apelują więc za pośrednictwem SiM-u do oddziału Ligi Lotniczej w Radomiu:

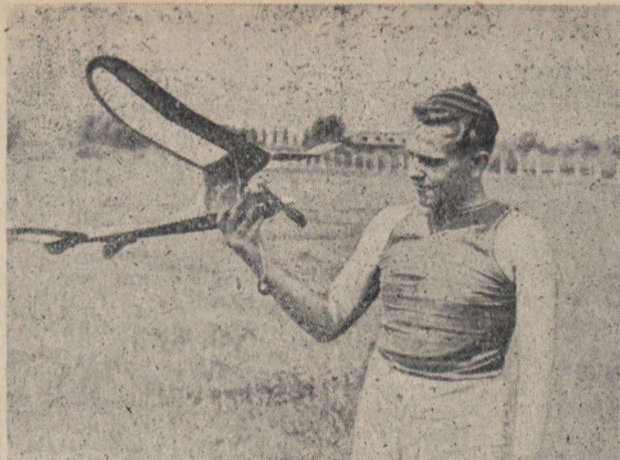
1) Zróbcie w końcu modelarnię! 2) Zorganizujcie porządną propagandę!! 3) Zorganizujcie pokazy modelarskie!!!

Osobiście sądzę, że radomiacy: kol. kol. Kowalczyk i Czwartosz, którzy są instruktorami modelarstwa lotniczego LL, i pokazują co roku, że umieją budować modele, wezmą sobie te kilka słów do serca i pomogą w uruchomieniu małego lotnictwa w Radomiu z prędkością dźwięku

OBSERWATOR

PS. Z przykrością muszę donieść wszystkim Czytelnikom z Warszawy, że wieża spadochronowa w parku praskim zbudowana jako czyn pierwszomajowy stoi opuszczona i samotna. Poza kilkoma skokami w miesiącu maju bieżącego roku, nikt się biedaczką nie interesuje. Tłumy młodzieży atakują redakcję SiM-u zapytując, dlaczego, mimo minionych dwóch miesięcy od chwili „oddania wieży do użytku" nie można z niej korzystać?

Wieża musi być jak najszybciej oddana do użytku.



Czołowy modelarz szczeciński Kiseweter

CZŁONKOWIE LL W NOWOGARDZIE NA NOWYM ETAPIE PRACY

W powiecie Nowogard Liga Lotnicza istnieje od roku 1948, ale do kwietnia br. nie przejawiała żadnej działalności. 0d kwietnia praca ruszyła. Otrzymaliśmy jeden etat w Zarządzie. Obecnie w powiecie Nowogard istnieje 9 kół LL liczących łącznie 500 członków.

Liga Lotnicza na naszym terenie cieszy się dużym zainteresowaniem młodzieży. W ostatnim miesiącu otwarta została modelarnia lotnicza, w której pracuje 20 modelarzy. Wprawdzie mamy trochę trudności w pracy — brak funduszów na zakup materiałów modelarskich i brak opieki ze strony Zarządu Oddziału Powiatowego LL, ale jakoś dajemy sobie radę. Najważniejsze zostało zrobione.

Zdzisław Teus

DOCELÓWKA W KALISZU

Pilot szybowcowy Ostrowskiego ALL, Józef Młocek z Kalisza wykonał dnia 15 czerwca br. przelot docelowy na trasie Ostrów Wlkp. — Łódź (133 km). W tym samym locie uzyskał on na szybowcu „Jeżyk" 2 200 m wysokości.

Kol. Józef Młocek jest członkiem kaliskiej „Eskadry Sześciolatki", aktywnym członkiem ZMP i aktywistą LL.

Grażyna Faryś
Kalisz

CZYTELNICY SIM-u ZAPYTUJĄ
DLACZEGO...

...W Rembertowie koło Warszawy nie ma modelarni? W roku 1946 modelarnia lotnicza istniała w Rembertowie, lecz w roku 1948 „rozpadła się". Obecnie mamy rok 1951, ale nie mamy modelarni, mimo że tak bardzo chcielibyśmy budować modele. Może Okręg Warszawski LL usłyszy nasz głos i pomoże nam?

Stefan Kaźmierczak
Rembertów

...Bytów koło Koszalina dotychczas nie ma modelarni, mimo kilkakrotnych próśb chłopców, składanych w Zarządzie Okręgu? Raz jeszcze za pośrednictwem SiM-u prosimy Zarząd Okręgu LL w Koszalinie o pomoc w zorganizowaniu modelarni w naszym mieście.

Henryk Badeński
Bytów

Prośbę chłopców z Bytowa przekazujemy ZO LL w Koszalinie. Mamy nadzieję, że nie pozostanie ona bez echa.

(red).

...Koło LL przy stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdańsku nie ma odpowiedniego lokalu, w którym mogłoby przeprowadzać szkolenie lotnicze? Pracą Koła i jego trudnościami za mało interesuje się Zarząd Okręgu LL. Także Koło ZMP przy stoczni winno zainteresować się Kołem LL i otoczyć je troskliwą opieką.

„Kurek"

(nazwisko znane redakcji)

Sprawę Koła LL przy stoczni w Gdańsku polecamy uwadze ZO LL w Sopocie i Zarządowi Koła ZMP przy stoczni.

(red)

JAK PRACOWALIŚMY W SZCZECINIE

Znajdując się w drugim roku planu modelarskiego dobrze będzie, jeśli obejrzymy się poza siebie i reflektorem samokrytyki oświetlimy wszystko to, co składało się na naszą pracę w małym lotnictwie.

Oględnie należałoby ocenić momenty dodatnie, ale z całą bezwzględnością obnażyć błędy, niedociągnięcia i wszelkie zło nie po to, aby zapłakać, ale umieć wyciągnąć właściwe wnioski, które z kolei stałyby się ostrzeżeniem na przyszłość.

Kluczowym punktem wyjścia do moich rozważań będzie wielka narada małego lotnictwa, która odbyła się w marcu roku 1950.

Długo myśleliśmy nad sposobem i rodzajem operacji, którą chcieliśmy przeprowadzić. Zespół modelarzy (Kurasz, Krzyżan, Grzybkowski, Pawłowicz i inni) przez długie miesiące szukał najlepszej drogi, która wyprowadziłaby modelarstwo szczecińskie na „czyste wody". Nie była to sprawa łatwa. Kiepska praca terenowych placówek modelarskich, oparta na fikcji i zupełnie fałszywej pracy modelarni miejscowych nie stwarzały wesołych perspektyw.

Zdecydowałem się zastosować taktykę wprawdzie o powolnej działalności, ale niezbędną i która moim zdaniem dałaby minimum wiadomości o terenie.

W tym celu rzuciłem w teren okólnik, potem drugi, następnie instrukcję, za nim w krótkim czasie inną — uzupełniającą, poparłem to zarządzeniami i poleceniami opartymi na groźbach i sankcjach. Zagroziłem wstrzymaniem zaopatrzenia w materiały, niezaangażowani kierownik itp., itp...

Po pewnym czasie na skutek tych kilogramów papieru wysłanego w teren, jak z letargu budziły się jedna po drugiej modelarnie i dawały znać, że istnieją, że chcą pracować

Modelarnie Koszalińska, Złotowska i w Miastku od tego momentu nawiązały uprzednio zerwaną nić z Okręgiem LL. Uchwyciłem skwapliwie te nici, szukając pozostałych modelarni, o których wiedziałem, że są, że podobno pracują. Nie mogłem jednak stwierdzić gdzie są, kto tam instruuje, co i jak się robi, skąd czerpią fundusze, kto je zaopatruje w materiały.

Na ekranie analizy przejawiły się smutne obrazy, oskarżały wypadkowe wykresów dotychczasowej roboty modelarskiej. Obserwowaliśmy z kol. Kuraszem te przykre obrazy i obaj szukaliśmy winnych. Szukaliśmy winnych, nie dostrzegając samych siebie... Przerażały nas nikłe procenty wykonania planu, a nie wiedzieliśmy, że to właśnie my, którym wydawało się, że jesteśmy bardzo oddani modelarstwu zawaliliśmy robotę. Załamaliśmy plan, straciliśmy bezpowrotnie pół roku zasklepiwszy się w swoich modelarniach.

I ten błąd odkryliśmy w lipcu... Samokrytyka, krytyka i analiza... Postanowiliśmy działać natychmiast.

16 listopada ubr. zjechało się na nasze wezwanie „aż" trzech kierowników z modelarni terenowych oraz kilkunastu miejscowych aktywistów.

Radziliśmy niemal cały dzień i wreszcie zdawałoby się, że coś winno się zmienić.

Oparliśmy się na pracy nie jednostek jak dotychczas, lecz kolektywu. Zaleciliśmy pracę zespołową w każdym przejawie życia modelarskiego. Postanowiliśmy powiązać mocnymi nićmi współpracy modelarnie z Ligą Lotniczą.

Chociaż od tego momentu upłynęło niewiele czasu, tym niemniej już teraz daje się zauważyć znaczna poprawa. Posypały się zamówienia na materiały, wzrósł zapał i chęć kierowników modelarni, jak również i samych modelarzy.

Niestety za późno...

Zbliżał się koniec roku i nic nie uratowało zaplanowanego i nie wykonanego planu.

Tych wszystkich kolegów, którzy czytają niniejsze uwagi z całą odpowiedzialnością ostrzegam, że żadne wysiłki, chociażby największe, żadne chęci aż do samozaparcia nie doprowadzą do pożądanych rezultatów, o ile praca nie będzie oparta na kolektywnej współpracy zespołów modelarskich.

Tylko praca kolektywu, zespołu, w oparciu o bogate doświadczenia naszych radzieckich kolegów zagwarantuje wykonanie planów i w naszej pracy modelarskiej.

Na zakończenie proszę wszystkich modelarzy i korespondentów, aby pomogli naszemu SiM-owi przez nadsyłanie materiału. Wydaje mi się, że tego rodzaju wymiana doświadczeń przyniesie nam dużo korzyści.

WŁADYSŁAW CICHY

W SZTUMIE WRE LOTNICZA PRACA

Do niedawna jeszcze w powiatowym mieście Sztumie, woj. gdańskie, istniał Oddział LL, ale Liga Lotnicza nie przejawiała żadnej działalności. Dopiero przybyły do Sztumu kol. Adam Spolski, pilot silnikowy i aktywista LL wziął się energicznie do pracy. W przeciągu czterech miesięcy założono 6 kół LL oraz dwie modelarnie. Obecnie Liga Lotnicza w Sztumie liczy 160 członków, wśród których większość stanowią ZMP-owcy i harcerze. Zarząd Oddziału Powiatowego LL zorganizował teoretyczny kurs szybowcowy i KWWL. Na obydwa kursy uczęszcza 40 osób. Nasze plany na najbliższą przyszłość to założenie we wszystkich miejscowych szkołach Kół LL, zorganizowanie i pełne wyposażenie w odpowiedni sprzęt 5 modelarni lotniczych, prowadzenie systematycznego szkolenia w kołach, zaktywizowanie kół wiejskich oraz spopularyzowanie lotnictwa wśród robotników z pobliskich PGR-ów i spółdzielni produkcyjnych. Dzięki pomocy Komitetu Powiatowego Partii i Zarządu ZMP Liga Lotnicza na naszym terenie rozwija coraz większą działalność.

Aleksander Fałczyk
Sztum

KOŁO LOTNICZE SIMP WZNOWIŁO ODCZYTY

Koło Lotnicze Stowarzyszenia Inżynierów i Mechaników Polskich wznowiło akcję odczytową. Odczyty będą się odbywały co trzy tygodnie.

W pierwszj serii odbył się dnia 22 czerwca br. odczyt prof. Władysława Fiszdona pt „ Myszkowanie samolotu".

Z kolei następne odczyty wygłoszą: inż. Jan Staszek — „Opływy naddźwiękowe", inż. Ryszard Orłowski — „Ultradźwięki", inż. Franciszek Janik — „Rozwój przepisów budowy samolotów", inż. Leon Niemand — „Obliczenia łopatek turbin spalinowych".

Odczyty odbywają się w Audytorium Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie, ul. Nowowiejska 24.

KORESPONDENCI • SIMU donoszą

CSIS KUŹNIA KADR INSTRUKTORSKICH

Mało kto wie, że Centralna Szkoła Instruktorów Szybowcowych w Polsce jest jedyną szkołą tego typu w Europie.

Historia tej szkoły datuje się od roku 1948, kiedy Powszechna Organizacja „Służba Polsce" rozpoczęła pracę nad umasowieniem sportu szybowcowego. Doświadczenia roku 1948, pierwszego roku masowego szkolenia wykazały, że potrzeba nam wielu dobrze wyszkolonych i świadomych swych zadań instruktorów. Powstała CSIS, jest pierwszą w Europie kuźnią kadr instruktorskich.

W nowej szkole zawrzała praca. Wyłoniły się pierwsze trudności; ustalenie programu, dostosowanie go do naszych możliwości i potrzeb, zwerbowanie wykładowców. Wielką pomoc szkole okazał Instytut Szybownictwa (obecnie: Szybowcowy Zakład Doświadczalny), delegując najlepszych spośród swych pracowników jako wykładowców. Trudności pokonywano twardą ofiarną pracą zespołu pedagogicznego i uczniów. Dużą pomoc wykazała organizacja ZMP, której przodująca rola uwidacznia się dziś w każdym przejawie życia szkoły.

Dziś w szkole uczy się już III turnus pilotów. Uczniami CSIS-u są nie tylko Polacy. Pierwszą lokatę na II turnusie zdobył Bułgar — kol. Jankow. Obecnie wraz z Polakami uczą się Bułgarzy, Czesi i Słowacy, uczą się pracy w lotnictwie sportowym, które służy sprawie pokoju na całym świecie.

Nauka w CSIS polega nie tylko na zdobyciu fachowych wiadomości i wysokiego poziomu wyszkolenia praktycznego. Jest to pokojowa praca nad wykonaniem lotniczej sześciolatki, to wychowanie kadry oddanej Polsce Ludowej. Więzy przyjaźni, zadzierzgnięte przy nauce i pracy z kolegami bratniej Czechosłowacji i Bułgarii nie zostaną nigdy zerwane. Zarówno my, jak i oni będziemy wspólnie, chociaż oddaleni o setki kilometrów, uzbrojeni w zdobytą wspólnie wiedzę, dążyć do jednego celu, którym jest zapewnienie dobrobytu i szczęścia narodom.

Możemy dziś śmiało i bez przesady powiedzieć, że trzy turnusy CSIS, to trzy cegły położone pod budowę socjalistycznej gospodarki, to trzy ciosy zadane protektorom piratów powietrznych spod znaku dolara, siejącym śmierć i spustoszenie w Korei.

Andrzej Pazio
CSIS

SOSNOWIEC BUDUJE WIEŻĘ SPADOCHRONOWĄ

W Sosnowcu buduje się 40-metrową wieżę spadochronową. Dla uzyskania funduszów potrzebnych na budowę wieży aktyw Oddziału LL postanowił wydać za zgodą Zarządu Głównego Ligi Lotniczej w Warszawie kilka typów kartonowych wycinanek modeli latających i redukcyjnych. Fundusze uzyskane ze sprzedaży wycinanek pozwolą na to, że już 1 maja 1952 roku w Sosnowcu będzie stała wieża spadochronowa.

Wykonaniem konstrukcji sosnowieckiej wieży spadochronowej zajmuje się Zjednoczenie Budowy Urządzeń Technicznych w Gliwicach i tam też w najbliższym czasie Oddział LL Sosnowiec urządzi dla pracowników tego zakładu pracy specjalny „Lotniczy podwieczorek przy mikrofonie". Po ostatecznym zatwierdzeniu przez Urząd Górniczy i Miejską Radę Narodową miejsca, na którym stanie wieża, Oddział LL przystąpi bezzwłocznie do budowy fundamentów. Należy podkreślić, że w chwili obecnej Koła LL z terenu miasta Sosnowca i Koło LL przy hucie „Sosnowiec" zadeklarowały pewną ilość roboczo-godzin przy wykopie pod fundamenty wieży spadochronowej. Członkowie LL, pracownicy Sosnowieckich Odlewni Staliwa zobowiązali się wykonać przedterminowo specjalne odlewy do mechanizmu wyciągowego. Wiele kół LL zobowiązało się urządzić specjalne imprezy propagandowe w celu zaznajomienia społeczeństwa z celem budowy wieży spadochronowej i uzyskania pewnych funduszów na jej budowę. Należy się spodziewać, że przy kolektywnej pracy wieża będzie wybudowana w terminie.

Na rynku brak jest pocztówek o charakterze lotniczym. Pocztówka — wycinanka modelu „Jaskółka" brak ten częściowo zlikwiduje, spełniając jednocześnie podwójną rolę — pozwoli przesłać np. pozdrowienia z wczasów, a następnie można z niej wyciąć i skleić mały modelik.

Stanisław Meus
Sosnowiec

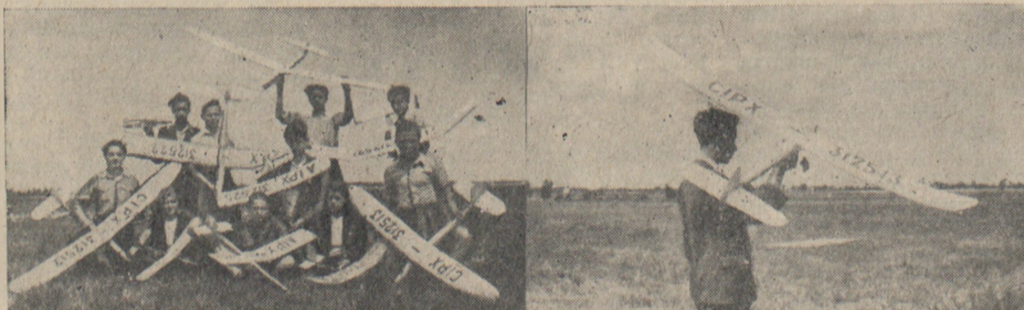
PIERWSZY KWWL W KALISZU ZAKOŃCZONY

Dnia 22 czerwca br. w szkole podstawowej Nr 4 w Kaliszu odbyło się uroczyste zakończenie I Kursu Wstępnych Wiadomości Lotniczych, zorganizowanego staraniem Oddziału Powiatowego LL.

Kurs ukończyło 36 słuchaczy. Przodownicą kursu została kol. Danuta Zielonka.

Bolesław Hoffman
Kalisz

Fragmenty z Okręgowych Zawodów Modeli Latających w Gdańsku



„DNI AWIACYJNE" W WARSZAWIE

(dokończenie z nr 30)

Tański przeżywał pierwszy sukces, ale i jednocześnie rozczarowanie. Maszyna zaopatrzona w silnik Auzani o mocy 25 KM nie wzniosła się w powietrze. Dopiero po wmontowaniu silnika rotacyjnego typu Gnome Rhone o mocy 50 KM pierwszy polski samolot skonstruowany przez Polaka i zbudowany rękoma polskich konstruktorów i robotników wzniósł się w powietrze. Pierwszego próbnego lotu dokonał na nim Polak, znakomity wówczas pilot, wyszkolony za granicą Scipio del Campo.

Były to właściwie tylko krótkie skoki. Prawdziwe loty pokazano w stolicy dopiero w czasie sławnych „Dni Awiacyjnych", których organizatorem był między innymi Tański. „Dni Awiacyjne", to coś w rodzaju dzisiejszego „Tygodnia Lotnictwa".

„Dni Awiacyjne" już, od połowy czerwca były głośne. „Kurier Warszawski" nie znajdował dość dużych czcionek na ciągłe zawiadomienia o owych konkursach, a wszystkie pisma w rubryce sportu dawały im zawsze pierwsze miejsce. Program przewidywał osiem różnych konkurencji: miano latać, zatrzymawszy „silnicę", miano zabierać pasażerów oraz starać się o lot najdłuższy. Śmiałkowie chcieli się nawet pokusić o osiągnięcie wysokości ponad 300 metrów. Przypuszczano, że rekord ten będzie ustanowiony, gdyż w lotach mieli wziąć udział sławni piloci zagraniczni z Rosjaninem Utoczkinem oraz dwoma Polakami Supniewskim i Piotrowskim na czele.

„Po nieudanych dotychczas wzlotach pragniemy nareszcie obaczyć własnemi oczami, uwierzyć w to, o czem czytamy ciągle, że nietylko wznieść się można, ale i kilka, kilkanaście, czy nawet kilkadziesiąt minut bezkarnie krążyć w powietrzu..." daje wyraz powszechnej ciekawości „Tygodnik Illustrowany".*

Zaspokoił ją Utoczkin. „Mija minuta, dwie, trzy, 10, 15 — publiczność oczom i uszom nie wierzy, rzecz w Warszawie niebywała, lotnik lata i lata, nie dając nikomu dojść do wzlotu..." * Wyróżnia się on spośród innych pilotów opanowaniem maszyny. „W jego ręku aeroplan — to prawie wóz czy samochód, zajeżdżający do dworu po gości. Wzbudza taką ufność i pewność, że tylko z początku imponowali śmiałkowie, którzy puszczali się za nim, jako pasażerowie. Potem stało się to prawie udziałem łatwym i banalnym wszystkich — nawet niewiast — którzy sto rubli wyłożyć mogli. Sensację wzbudzali już tylko zaledwie wielopudowi pasażerowie, pod którymi aeroplan dyszał ciężko i latał bardzo krótko". **

O ile 34 minuty lotu Utoczkina zahypnotyzowały tysiące publiczności, to kilka ósemek, które były szczytem jego umiejętności lotniczej, wydały się zebranym najefektowniejszą figurą, po której „awjator to spuszczając się na dół, to wznosząc na wysokość 40 m z iście sportową fantazją wylądował sam i nieprzymuszony".

Nie ulegało wątpliwości — człowiek latał i to latał tak, iż widzowie sprzed 40-tu lat byli pełni zachwytu i wzruszenia.

„Dni Awiacyjne" były dla wielu psychicznym wstrząsem i one to zapewne podyktowały K. Tetmajerowi odpowiedź na ankietę jaką ogłosił „Lotnik i Automobilista". ***

„...jeżeli geniusz ludzkość doprowadzi do tego, że człowiek zapanuje nad powietrzem, będzie to — moim zdaniem, największy wynalazek od czasu wynalezienia ognia i koła, przedewszystkiem tem ważniejszy, że rozwinie i wzbogaci do niedających się przewidzieć rozmiarów — umysł ludzki...

...jeżeli poezja duszy człowieczej była bezwątpienia pierwszym bodźcem usiłowań lotniczych, to z drugiej strony lotnictwo stworzy bezwątpienia nową epokę w poezji, ta zaś jest, jak wiadomo, zapładniaczem ducha ludzkiego. Lotnictwo rozwinięte spłaci dług pierwotnej poezji".

Wchodząc szturmem w dotychczasowe życie, lotnictwo dostarczyło natchnienia nie tylko technikom i poetom. Podniecało umysły lingwistów, gdyż na razie powstała w słownictwie lotniczym istna wieża Babel. W „Gazecie Warszawskiej" i „Tygodniku Illustrowanym" wywiązała się nawet ciekawa dyskusja między inż. Witoldem Jarkowskim a niejakim Z. D.

Obaj są zgodni, że nasuwa się konieczność stworzenia polskiego słownictwa „napowietrznego" — i kierują apel o ustalenie terminologii do Stowarzyszenia Techników, jako do instytucji najbardziej miarodajnej.

„...nie wiemy bowiem, jak mówić i pisać: lotniarstwo czy lotnictwo, lotniarz czy lotnik, jednopłaszczyznowiec czy jednopłatowiec, samolot, latawiec czy lotnia itd.".

Nader charakterystyczna jest historia terminu „wzlot". Z biegiem czasu wskutek spowszednienia lotnictwa, stracił „wzlot" swój przedrostek wz-, który akcentował silnie moment rosnącej czynności latania — moment oderwania się od ziemi, chwilę dawniej tak trudną.

Wszystko to widział i przeżywał Czesław Tański. Uczucie dumy i radości wypełniło mu serce — doczekał się realizacji swych marzeń — Polacy latali. Fakt niewątpliwy. Był z tego dumny, tak jak my jesteśmy dziś dumni z jego pracy dla lotnictwa i z jego osiągnięć. Ten człowiek, powracający uporczywie z dziedziny swego przyrodzonego powołania — sztuki, do stale pochłaniającej go pracy wynalazczej w lotnictwie, chlubnie zapisał się w dziejach naszego lotnictwa. Chociaż nie udało mu się w zupełności osiągnąć zamierzonego celu i zrealizować wszystkich bujnych pomysłów, jednak był pionierem polskiego lotnictwa — zaszczepił bowiem w polskie społeczeństwo myśl lotniczą.

Po zlikwidowaniu „Awiaty" samolot Tańskiego pozostał w hangarze, aż do wybuchu pierwszej wojny światowej, w czasie której uległ zniszczeniu.

Pozostałe prace tego pioniera naszego lotnictwa znajdowały się przed wojną w Muzeum Lotnictwa w Warszawie. Ostatnia wojna zniszczyła je całkowicie.

Czesław Tański zmarł w 1941 roku w osadzie Puszcza Mariańska (leżącej pomiędzy Skierniewicami a Żyrardowem). Bezpośrednią przyczyną śmierci było zamordowanie jego syna przez hitlerowców w obozie w Oświęcimiu.

* * *

Prace Tańskiego jak i jego poprzedników pokazują nam niezbicie, iż polska myśl twórcza, że prace nasze na polu lotniczym przebiegały równolegle z pracami innych narodów, nie tylko im nie ustępując, ale w wielu wypadkach znacznie je wyprzedzając. I z tego jesteśmy dumni.

Posiadamy wspaniałe tradycje lotnicze, które musimy starannie pielęgnować i przekazywać naszej młodzieży, która z zapałem i entuzjazmem zdobywa dziś podniebne szlaki i buduje silne skrzydła Lotnictwa Polski Socjalistycznej.

JERZY KONIECZNY

Jeden z samolotów „Awiaty" w czasie „Dni Awiacyjnych" w Warszawie na polu Mokotowskim



---

* Numer z końca czerwca 1910 roku.

* „Kurier Warszawski" z czerwca 1910 roku.

** „Tygodnik Ilustrowany" Nr 28 z 1910 roku.

*** Nr 4 z 1913 roku.



DLA MODELARZY

W kolejności proszę Kolegów, w kolejności Trochę cierpliwości, a za chwilę każdy korespondent małego lotnictwa otrzyma odpowiedź na nadesłany do SIM-u list.

JERZY BORKOWSKI z Zagnańska nadesłał nam szkic modelu „Jaskółka" o wybitnie jaskółczych kształtach.

Oto nasze uwagi odnośnie modelu: 1) za wąskie skrzydła szczególnie na końcach spowodują, że model w locie będzie chciał te skrzydła zwinąć na wzór swojej imienniczki. Poza tym wierzymy, że model w pewnych warunkach lata, bo został dość starannie przemyślany. Pisząc „w pewnych warunkach" — mamy na myśli loty w pomieszczeniach zamkniętych. Budowy takiego modelu w pięciokrotnym powiększeniu odradzamy; proponujemy wstąpienie do modelarni LL (o ile taka się w Zagnańsku znajduje) względnie budowę modeli na podstawie planów z SIM-u, gdyż w ten sposób szybciej zaznajomicie się, Kolego, z zagadnieniami konstrukcyjnymi.

„STUDENT" z Krakowa (nazwisko znane redakcji). Słusznie piszecie Kolego, że SIM mało (a prawie wcale) nie podaje planów modeli redukcyjno-latających. Staramy się wszystkim dogodzić, więc możemy Wam zakomunikować, że do końca bieżącego roku postaramy się podać co najmniej jeden plan wspomnianego rodzaju modelu. Drugą Waszą sprawę, to jest przynależność do modelarni, proponujemy rozwiązać w sposób bardzo łatwy. Zorganizujcie kilku kolegów i stwórzcie Koło modelarzy LL, wówczas z OSMM, po zarejestrowaniu w Okręgu, otrzymacie potrzebny materiał.

JÓZEFOWI BRZUSZKIEWICZOWI z Dąbrowy Chełmińskiej odpowiadamy krótko: szkoły modelarskiej nie ma w Polsce, jest natomiast książka „Szkoła małego lotnictwa", którą polecamy dla Waszych wstępnych prac modelarskich.

GRZEGORZA ZUBILEWICZA z Lublina kierujemy z największą prędkością, na jaką tylko go stać do modelarni LL — Lublin, ul. 1 Maja 36.

Niestety, niestety. Kolegom **EDWARDOWI WATOLE z Czeladzi i KAROLOWI KRÓLEWSKIEMU z Bielska** komunikujemy, że redakcja nie ma na składzie planów w skali (nawet 1:1) szybowca „Salamandra".

Dlaczego? Dlaczego — zapytuje kolega **JOZEF PISARSKI** z Łodzi modelarnia LL mieszcząca się przy ulicy Nowotki 4 w Łodzi odmówiła przyjęcia mnie w poczet członków?

Powtarzając pytanie kol. Pisarskiego prosimy wspomnianą modelarnię (czytaj kierownika) o publiczne udzielenie odpowiedzi na łamach SIM-u.

EDWARD FRELISZKA — Warszawa i STANISŁAW BUDOT — Rudnik oraz MIECZYSŁAW JAROS — Warszawa. Planów modeli redakcja nie wysyła. Zwróćcie się do OSMM-u, Warszawa, ul. Marszałkowska 62.

ADAM KOWALCZYK — Jarosław. Co racja to racja. Planu modelu „ABC", naszego szybowca szkolnego jeszcze w SIM-ie nie było. Będziemy się starać by taki plan zamieścić. Prosimy o cierpliwość.

JÓZEFOWI SKUPINOWI z Tarnowskich Gór dziękujemy za bardzo starannie wykonane szkice modeli — wykorzystamy i prosimy o jeszcze!

ANDRZEJ SŁOCIŃSKI — Sosnowiec. Artykuł Wasz o modelach na uwięzi z napędem elektrycznym wykorzystamy. Dziękujemy za terminowe nadesłanie artykułu.

MARIAN WILCZYŃSKI z Włocławka zapytuje dlaczego w niektórych podręcznikach modelarskich podaje się, że głębokość płata winna się równać 10% rozpiętości.

Otóż ze względu na doskonałość modelu ważnym jest, aby wartość wydłużenia skrzydeł nie była zbyt niska. Dlatego we wspomnianym przez Was podręczniku podano jako minimum wartość 10.

Podajemy żądany adres: Zarząd Bydgoskiego Okręgu Ligi Lotniczej — Bydgoszcz, ul. 1 Maja 92.

ZBIGNIEW LURANC — Wadowice. Pomysły Waszych usprawnień odnośnie małego lotnictwa wykorzystamy. Prosimy o stałą współpracę.

(p. e.)

ODPOWIEDZI ADMINISTRACJI

ŻELAWSKI ANTONI z Majdana Nepryskiego, STĘPIEŃ JANUSZ z Gerlachowa. Zawiadamiamy Was, że zamówione numery SIM-u wysłaliśmy na Wasz adres w dniu 11.VII. 51 r.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

Biuletyn Nr 2

W dalszym ciągu trwają intensywne przygotowania do zawodów. Opracowano regulamin w oparciu o przepisy FAI. Regulamin został przetłumaczony na kilka języków, celem ułatwienia pracy kierowników poszczególnych ekip zagranicznych.

Opierając się na doświadczeniach uzyskanych podczas pobytu naszego przedstawiciela w Silikatnaja w roku 1949 oraz wyciągając odpowiednie wnioski z zawodów międzypaństwowych Bułgaria — Polska, kierownictwo dokłada wszelkich starań, aby pierwsze zawody międzynarodowe w Polsce zostały zorganizowane jak najlepiej.

Wielki obóz przygotowawczy przed zawodami, który zgromadzi czołowych polskich modelarzy, rozpocznie się w dniu 10 sierpnia br.

MAKOWSKI FRANCISZEK z Gdyni. Zamówiony przez Was numer SP wysłaliśmy na Wasz adres w dniu 11.VII. br. Zawiadamiamy przy tym, że listu z pieniędzmi nie otrzymaliśmy.

W. OLSZEWSKI z Łodzi — prosimy o podanie, z którego roku mają być te numery SIM-u i o wpłacenie należności na konto 19795/113 — ZG LL — Red. Czas. Lotn., ponieważ, za zaliczeniem nie wysyłamy.

KOMPERKA JÓZEF ze wsi Wróblówka — informujemy, że po obliczeniu kosztu zamówionych przez niego numerów zostało jeszcze na 3 egzemplarze „Leteckiego Modelara". W dniu 11.VII. wysłaliśmy w paczce Nr 7, dwa następne wyślemy po otrzymaniu z Czechosłowacji. Nr 4 SIM-u z r. 1946 jest wyczerpany. Teraz odpowiadamy kolejno na Wasze pytania: 1) być może że SIM powiększy w przyszłości swą objętość i będzie miał kolorową okładkę. 2) Dot. pisma o tematyce wyłącznie modelarskiej — na razie nie ma. 3) Na to pytanie odpowiedzi udzielić Wam nie możemy. 4) Kalendarz będzie wydany.

Uwaga. Wszystkich naszych czytelników, którzy wpłacili na roczniki SIM-u 1946 i 1947 przepraszamy za zwłokę w wykonaniu zamówienia, spowodowaną trudnościami technicznymi. Prosimy Was o trochę cierpliwości.

TADEUSZ BIEŁŁO z Wołowa. W Waszej sprawie interweniujemy.

Wielokrotnie podawaliśmy, że nie odpowiadamy na listy anonimowe, (tak, tak — koledzy „Śmigło" i „Ster"). Koledzy i koleżanki podpisujący się różnymi wymyślnymi pseudonimami. („Złamane Skrzydło", „Zgięta Goleń", „Szalony Lotnik", „Połamany Model", „Chmura Gradowa" itp. itp.) proszeni są o nadesłanie swych nazwisk i adresów. Dopiero wówczas będziemy mogli zamieścić odpowiedzi!

„Obserwator" z Opola prosimy o natychmiastowe podanie nazwiska i adresu do wiadomości redakcji.

R.

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

STANISŁAW KONIOR z Porąbki na skutek choroby posiada przedziurawioną błonę bębenkową w lewym uchu. Musimy Wam Kolego wyjaśnić, że przewlekłe zapalenie ucha środkowego z pogorszeniem słuchu powoduje niezdolność do służby w powietrzu. (Pi)

MARYLKA z Poznania (nazwisko znane redakcji) została odrzucona w czasie badania lotniczo-lekarskiego z powodu pewnych niedomagań słuchu, roplenia migdałów oraz skrzywienia przegrody nosowej. Nie przejmujcie się, Koleżanko, migdałami i przegrodą nosa. To można zawsze w razie potrzeby zoperować i odzyskać w ten sposób zdolność do latania. Gorzej jest z Waszym uchem. Od kandydata do służby w powietrzu wymaga się zdolności słyszenia cichego szeptu z odległości 6 m na każde ucho z osobna. O ile stan Waszych uszu nie odpowiada tym warunkom i nie da się polepszyć leczeniem, to będziecie musieli zrezygnować z latania. (Pi)

HENRYK GAMOŃ z Wrzeszowic — jeśli lekarz wyjaśnił Wam, że macie chore serce, to radzimy zrezygnować z zawodu lotnika, bowiem pilot musi mieć serce „jak dzwon". O ile Wasze serce nie jest w porządku, to Wasze starania będą bezskuteczne. (B)

KAZIMIERZ TYLICKI — Jelenia Góra. Spieszymy Wam donieść, że jeżeli sprawa przedstawia się istotnie tak, jak to przedstawiliście w liście, to CIBLL nie będzie Wam robić trudności. (B)

ZBIGNIEW KWIECIEŃ z Radomia i HENRYK KAZIMIERCZYK z Poznania. Nie posiadając pełnej ostrości wzroku nie możecie być przyjęci na szkolenie lotnicze ani w tym roku, ani w przyszłym. Zmiana przepisów wymagających od pilota szybowcowego pełni wzroku nie jest przewidziana. (P)

LEON SILNY — Gdynia. Zachodzi jakieś nieporozumienie. Dane o Waszym zdrowiu, które podajecie w liście są sprzeczne z orzeczeniem komisji. Należy to uzgodnić i wyjaśnić. Siłę wzroku każdego oka 2,0 należy uważać za bardzo dobrą. Ciśnienie krwi równe 130 mm/Hg jest normalnym. (P. i B.)

„JOT" — Ełk (nazwisko znane redakcji). Złą ostrość wzroku można polepszyć przez zastosowanie dobrze dobranych szkieł. Źle zbudowanego oka nie można zmienić. Nieprawidłowa budowa oka powoduje nieodpowiednie załamywanie się promieni świetlnych i tworzenie się zamazanych obrazów na siatkówce. Pisanie „na ukos" nie wpływa źle na wzrok. (P.)

LESŁAW PŁOZA — Kraków. Ciśnienie tętnicze około 100 mm/Hg oraz drobne braki w uzębieniu nie są przeciwwskazaniem do latania. Jeśli lekarz specjalista stwierdził u Was przewlekłe ropne zapalenie migdałów, to należy je zniszczyć. W przeciwnym bowiem wypadku mogą one stać się przyczyną innych chorób, jak np. reumatyzmu stawowego. Możecie być przyjęci na szkolenie ze wskazaniem zoperowania migdałów. (Pi. i B.)

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 1, ulica Ogrodowa 65

Warunki prenumeraty:

miesięcznie	— 2 zł 40 gr,
kwartalnie	— 6 zł 60 gr,
półrocznie	— 12 zł 60 gr,
rocznie	— 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres:

Państw. Przedsiębiorstwo Kolportażowe „R U C H"

W-wa, Pl. Trzech Krzyży 16a

Zamówienia na pojedyńcze egzemplarze i komplety czasopism lotniczych z lat ubiegłych, kierować na adres redakcji.

Zam. 1486 2-B-33092